

№6 (960)
ИЮНЬ 2011
WWW.ZR.RU
За рулем
ЗА 220 000 РУБЛЕЙ?
ВСЯ ПРАВДА О НЕЙ
LADA GRANTA ›22
LADA Granta
НИКАКИХ НАДЕЖД ВОРАМ – СТАВЬ СЕКРЕТКИ ТУТ И ТАМ ›178
›30
HONDA ACCORD
OPEL INSIGNIA
ВСТРЕЧАЮТ НОВЫЙ
VOLKSWAGEN PASSAT
B 919-1
ВЫБИРАЕМ ВИДЕОРЕГИСТРАТОР ›128
LAMBORGHINI ИСПЕКЛИ В ПЕЧИ ›154
БУКСИРУЕМ И ЗАПРАВЛЯЕМ 10 МАШИН ›170
ISSN 0321-4249
11006
9 770321 424007



Антон Чуйкин, главный редактор

НЕ МЕШАТЬ МАШИНЕ РАБОТАТЬ

Прошлый год этот продукт выдержал более-менее ровно, покуда в ноябре не скакнул резко вверх. К Новому году цены выросли на четверть. Народ начал было возмущаться, но тут случились каникулы, отпуска, скидки. Хорошее быстро кончается. К февралю предновогодний максимум был перекрыт, покупатели взвыли. Тут сверху раздалось «ай-яй-яй!», и в течение месяца цены плавно скинули где рубль, а где два. Они все равно остались высокими, но – сам факт!

Март и апрель прошли относительно спокойно, а в самый канун майских праздников (чувствуете закономерность?) продукт взял да и попал в категорию дефицитных. Исчез в ряде регионов, а где остался – разумеется, подорожал. Невзирая на очередное «ай-яй-яй» где-то над головой.

Специалисты кивали на недостатки системы, случайные сбои, вспомнили про плановые ремонты на заводах и соблазны экспорта. Тем временем на моей любимой АЗС бензин (а речь именно о нем) пересек отметку в 28 рублей, дизтопливо достигло 26 целковых. То есть горючее невозмутимо пришло ровно к тем ценам, какие диктовала логика еще с конца прошлого года. Вывод: и не надо было ему мешать. Система как раз сработала блестяще, отразив нападки регулирующих органов. А что цены высокие – зато рыночные. Дефицит пугает куда больше подорожания.

Для нефтедобывающих стран растущая стоимость барреля черного золота есть благо. Государство зарабатывает, граждане радуются низким ценам и высоким зарплатам. Для тех, кого природа обделила сырьем, падение цены нефти – повод праздновать, считать сэкономленные деньги и, пардон, прибыля. То есть дорожает нефть или дешевеет – кому-то всегда хорошо.

И только в России что рост барреля, что его падение всегда является неблагоприятным фактором. Послушайте экономические новости – сами убедитесь. Это было бы забавно, если бы происходило не с нами.

Стремление по-госплановски командовать ценообразованием не идет во благо. Есть хорошая поговорка, которую, как мне кажется, иллюстрирует топливная весенняя чехарда. Я ее вынес в заголовок.

Потому что регулируй не регулируй, а осенью «девяносто пятый» будет стоить тридцатку, если не больше. Вот увидите.


А 167 МА 190 RUS
К 336 ХУ 199
У 219 КК
86


52


42
Р 275 КЕ 197


46


AP-402-VV









АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик. **Автобус.


184
234
238
242
TAXI
INN
SIAM ORIENTAL

ПЕРЕВОД НА КИТАЙСКИЙ

В Шанхае состоялась премьера седана B-класса под названием КИА-К2. Он построен на платформе нового «Рио» и предназначен в первую очередь для местного рынка.

Для нас эта новинка интересна уже тем, что позволяет увидеть, что можно сделать со стремительно набирающим популярность «Хёндай-Солярис». У обоих автомобилей совпадают даже размеры. Но вот формы… Поначалу кажется, что это версия куда более крупного седана «Маджентис».

Заглянув под капот, обнаружим знакомые по «Солярису» бензиновые «четверки» объемом 1,6 и 1,4 л, те же механическую и автоматическую коробки передач. Да и список опций не удивляет новизной.

Переместимся в салон. На торпедо комбинация приборов с тремя круглыми циферблатами, упрятанными в глубокие колодцы. Огромный, в полкубометра багажник можно еще увеличить, складывая спинки задних сидений в соотношении 60:40, – а ведь мы описываем вовсе не хэтчбек. Впрочем, и пятидверный вариант не за горами: его обещают предъявить почтенной публике уже в августе.

Собирать К2, или как там его окончательно назовут, будет СП Dongfeng Yueda KIA на заводе в провинции Цзянсу. На вопрос, почему бы не организовать сборку рядом с «Солярисом», раз уж эти два автомобиля так близки по духу и телу, ответим цитатой из официального пресс-релиза: «К2 знаменует новую фазу стратегии КИА по лучшему удовлетворению клиентов в разных регионах путем разработки и маркетинга с учетом местных вкусов и пожеланий». Но так ли уж различаются эти вкусы и пожелания в Китае и России?



KIA K2

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 4 цилиндра, 16 клапанов, рабочий объем – 1396 $см^3$; мощность – 79 кВт (107 л.с.) при 6300 об/мин; максимальный крутящий момент – 135 Н·м при 5000 об/мин.

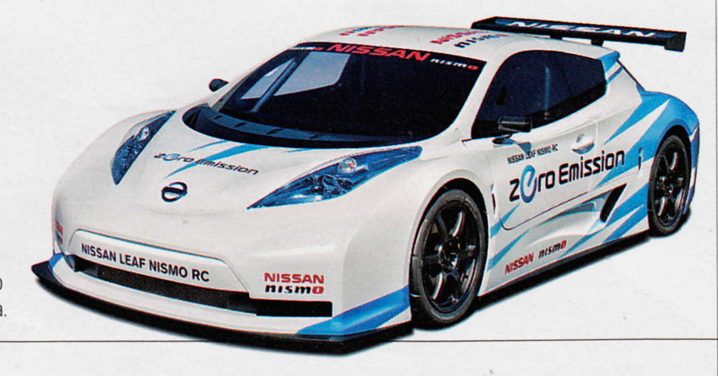
ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 4-дверный; база – 2570 мм; габариты (длина×ширина×высота) – 4370×1700×1460 мм; объем багажника – 500 л.

РАСХОД ТОПЛИВА: в смешанном европейском цикле – 6,1 л/100 км.

МИРОВОЙ БОЛИД

Воодушевленная признанием своего электромобиля «Лиф» лучшим авто не только Европы, но и мира, компания «Ниссан» поразила гостей Нью-Йоркского международного автосалона гоночным «Лиф Нисмо RC». На самом деле у него мало общего с дорожной версией: кузов представляет собой углепластиковый монокок, батареи, электромотор и силовая электроника размещены в базе, ведущие колеса задние. Автомобиль на 350 мм ниже обычного «Ниссана-Лиф» и уже показал прыть: 6,85 с до сотни с места. Правда, максималка всего 150 км/ч, зато без шума и выхлопа.





«ХОВЕР» ПОДРОС

Компания «Грейт Уолл» подготовила новый «Ховер IF». Этот вседорожник оснащен либо двухлитровым турбодизелем, либо трехлитровой бензиновой «шестеркой» с 6-ступенчатым автоматом. Автомобиль немаленький: его длина 5030 мм при колесной базе 3075 мм. Дорожный просвет в 210 мм позволяет предположить, что перед нами, несмотря на внешность, реальный «проходимец».

«ПАССАТ» ВОСТОЧНЫЙ

Компания «Шанхай Фольксваген» представила китайский вариант популярного во всем мире «Пассата». Он создан на базе американской версии, насчитывает в длину 4870 мм и укомплектован линейкой бензиновых двигателей рабочим объемом от 1,8 до 3,0 л, причем в паре с любым из них работает коробка передач DSG. Китайскому ценителю комфорта и престижа новинка обойдется примерно в 25 000 евро.



333 КИЛОМЕТРА ДО РОЗЕТКИ

Столько проедет четырехместный электромобиль SIM-LEI японской фирмы SIM-Drive. Интересно, что при этом его аккумуляторы имеют примерно ту же энергоемкость (24,5 кВт·ч), что и у «Ниссана-Лиф» с запасом хода в 160 км. Если пересчитать расход энергии на бензин, то получится, что машине хватило бы всего 1,43 л/100 км. Новинка оснащена мотор-колесами, весит 1650 кг, разгоняется до сотни за 4,8 с и развивает 150 км/ч. Компания намерена наладить серийное производство SIM-LEI уже в 2013 году.



КОРОТКО



95 – октановое число нового бензина G-Drive, выпущенного компанией «Газпромнефть» при поддержке «Фольксвагена». В этом не увидели бы ничего особенного, если бы не пакет присадок, помогающий, по утверждению фирмы, чудесным образом уменьшить расход топлива и снизить выбросы CO на 22%, CH – на 10% и NO_x – на 11%.

1 июля – дата окончания производства «жигулей» в Тольятти. На ижевских конвейерах они продержатся еще не более года, а в конце 2013-го соберут и последнюю «Самару». АВТОВАЗ планирует, что к 2017 году его модельный ряд будет состоять из 20 моделей, собранных на четырех платформах.

11 водородных АЗС открылись в Европе в 2010 году. Все-го же в Старом и Новом Свете уже работают 80 таких заправок, еще 48 – в Азии, 4 – в Австралии и Южной Америке. Очевидно, автопроизводители серьезно взялись за продвижение электромобилей с топливными элементами в качестве источника энергии.



25 000 000 евро – таковы инвестиции компании MAN Truck & Bus в организацию производства под Питером. При этом уже в 2012 году 25% всех продаваемых в России грузовиков будет местной сборки. А сегодня логотип *MAN* несут 45 000 автомобилей, развозящих грузы по нашим дорогам.

ВНЕЗАПНАЯ ПРЕМЬЕРА

Еще месяц назад мы рассчитывали увидеть младший кроссовер «Ауди» (ЗР, 2011, № 5) только осенью во Франкфурте, как вдруг он засветился в Шанхае.

Буква *Q* ассоциируется у немцев со словами Qualitaet – качество, Quattro – полный привод. То и другое в новинке присутствует.

«Ауди-Q3» предстоит сражаться за место на рынке прежде всего с БМВ-X1 – они весьма близки по габаритам. Но, пожалуй, различаются по создаваемому впечатлению: если «баварец» воспринимается скорее полноприводным универсалом, то «Ауди» благодаря большей высоте кузова ближе к вседорожникам. «Третий» собран на одной платформе с «Фольксвагеном-Тигуан». Та же концепция с поперечно установленным двигателем, освобождающим место для пассажиров благодаря укороченному передку. Задняя дверь установлена почти вертикально, так что в отсек, если сложить сиденья и загружать под крышу, вместится 1365 л поклажи. Заметим, что дверь задка и капот выполнены из алюминия, но применение легкого металла в Q3 ими и ограничено. Впрочем, этого достаточно, чтобы не слишком навороченная базовая версия оставалась под планкой в 1500 кг.

Как принято в премиум-сегменте, для отделки использованы весьма дорогостоящие (как минимум недешевые на вид) материалы.

Что касается технических деталей, то в Q3 использован полный привод с электронной муфтой «Халдекс», подключающей задние колеса лишь при необходимости. Амортизаторы могут переключаться между спортивной и комфортной настройками. Все четыре двигателя для новинки имеют рабочий объем около 2 л. Среди них два бензиновых (170 и 211 л.с.) и два дизеля (140 и 177 л.с.). Коробка передач – 6-ступенчатая механика или DSG. В последнем случае предусмотрена опция, переключающая трансмиссию в «нейтраль» при сбросе газа – экорежим.

Audi Q3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый; 4 цилиндра, 16 клапанов, рабочий объем – 1984 см³; мощность – 155 кВт (211 л.с.); крутящий момент – 300 Н·м.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.

КУЗОВ: 5-местный 5-дверный; габариты (длина×ширина×высота) – 4390×1830×1600 мм; объем багажника – 460/1365 л; допустимая масса прицепа – 2000 кг. Дорожный просвет – 170 мм. Шины – 215/65R16.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 230 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,9 с.





ДОЛОЙ ТЕХОСМОТР

Президент отреагировал на огромные очереди, стоящие на столичных пунктах технического осмотра транспортных средств. «Нынешняя система техосмотра транспортных средств изжила себя напрочь, – заявил Дмитрий Медведев. – Поэтому я хочу, чтобы в этом вопросе был наведен порядок. Есть два предложения: или вообще отменить техосмотр, или сделать его беспроблемным для граждан. И, может быть, изъять это из компетенции МВД». Спорить с главой государства не будем, однако предлагаем все-таки не рубить с плеча. Но для начала немедленно отменить процедуру ТО для новых автомобилей (до трех лет), введенную несколько лет назад МВД РФ. Отказ от бессмысленной операции сразу же приведет к сокращению очередей. И разрешить водителям проходить ТО в течение года, чтобы как-то сгладить весенний пик.



КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ «ЭМКА»

В Шанхае баварцы впервые показали БМВ-М5 – пока в качестве концепт-кара. Однако, как утверждают, прототип весьма близок к серийному автомобилю.

Оценить «новый язык дизайна, устремленный в будущее», предлагаем самим читателям. А вот что скрыто от глаз под стремительными и плавными обводами.

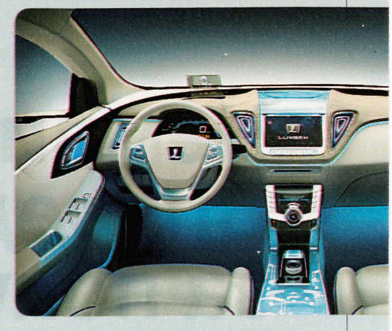
Под капотом бьется восьмицилиндровое «сердце», «желудочки» которого наполняются «кровью» с помощью системы двойного турбонаддува TwinPower Turbo. Уже одно это – заявка на приличествующую истинному спорткару динамику. Конкретных цифр производитель пока не обнародовал, но поспешил успокоить расчетливых немцев: топлива новый мотор будет потреблять на целую четверть меньше, чем предшественник. Причин беспокоиться нет и у радеющих за климат экологов, считающих каждый грамм выбросов CO_2.

Тяга передается на задние колеса через 7-ступенчатую коробку передач с двойным сцеплением. Здесь она называется M DKG Drivelogic. Суть этого набора букв в очень быстром переключении без прерывания тяги. Прерывается лишь «биение сердца», причем у каждого светофора: на то и система «старт-стоп». В концепте применен новый активный дифференциал, оснащенный ламельными муфтами блокировки с управлением от электромоторчиков. Он работает в связке с системой стабилизации DSC, причем степень блокировки вычисляется с учетом не только оборотов колес, но и положения педали газа, а также углового ускорения автомобиля.

Разумеется, при проектировании БМВ-М5 не обошлось без оптимизации подвесок, для которых разработана новая эксклюзивная кинематика (подробности пока не разглашаются). В общем, нам предлагают полюбоваться, подивиться и... подождать серийного образца.



КОРОТКО



В Шанхае дебютировал электроконцепт «Неора», представленный тайваньской компанией «Люксген». Переднеприводный аппарат массой 1600 кг разгоняется до сотни за 6,5 с и развивает 250 км/ч. При этом литий-ионная батарея энергоемкостью 48 кВт·ч не только выдает мощность, достаточную для питания 180-киловаттного мотора, но и обеспечивает пробег до 400 км! Восстановить ее заряд можно всего за час.

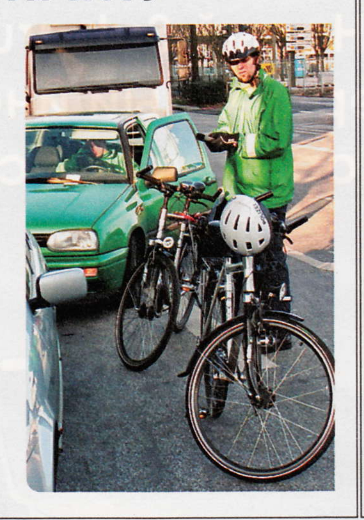
Виктор Янукович внес в Верховную Раду законопроект об отмене обязательного техосмотра и талонов о его прохождении для легковых автомобилей, не используемых в коммерческих целях. У остальных автомобилей будут проверять лишь рулевое управление, тормоза, световые приборы, шины, тонировку стекол и газобаллонное оборудование.

Пьезоинжектор Multec фирмы «Делфай» получил премию PACE (Premier Automotive Suppliers' Contribution to Excellence) 2011 года. Эта форсунка обеспечивает бесшумное и очень тонкое распыление бензина в системах непосредственного впрыска и позволяет добиться отличных результатов с точки зрения как экологии, так и экономичности.

Один из кардинальных вопросов электромобилизации – где взять чистую энергию? Один из возможных ответов дала Испания, в энергобалансе которой на первое место вышли... ветряные электростанции. Они дают уже 21% всей электроэнергии страны! Заметим, что, если добавить сюда 17,3% не менее чистой энергии рек и 2,6% – Солнца, получится впечатляющий результат.

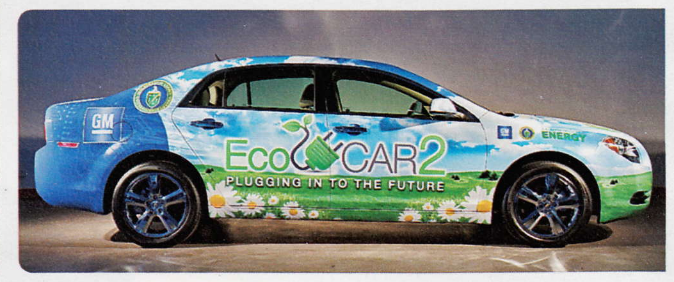
БЕНЗИН ПО ЛИМИТУ

Точнее, не сам бензин, а средства, выделяемые для заправки полицейских автомобилей в Германии. Из-за кризиса, который, оказывается, еще не кончился, введен лимит пробега патрульных авто, превышать который разрешено лишь в ходе конкретных спецопераций. А еще полицейским рекомендовано чаще пользоваться велосипедами. Полицейские профсоюзы крайне обеспокоены: подобных ограничений не было по меньшей мере последние 40 лет. Но где же взять дополнительные средства на вздорожавший до 1,6 евро бензин? Профсоюзы видят резерв в выросшем налоге на тот же бензин.



УЧЕБНАЯ ТРЕВОГА

В программе EcoCAR 2, запущенной в США, участвуют студенты 16 университетов. Им предстоит в течение трех лет поработать над предоставленными «Дженерал моторс» автомобилями «Шевроле-Малибу» с целью сделать из них образцы экологичности и экономичности, достойные подражания. Программа полезна вдвойне: на выходе получатся не только совершенные автомобили, но и молодые инженеры с бесценным практическим опытом.





ВСЕЛЕННАЯ «ВОЛЬВО»

В Шанхае эта шведская (то есть уже китайская) фирма показала концепт-кар с многозначительным названием Universe. В облик люксового седана, плотно нафаршированного самой современной электроникой, дизайнеры попытались внести свежие линии, не отказавшись при этом от традиционных черт «Вольво». Насколько это удалось, судите по фотоснимку. А вот новый 5-цилиндровый двигатель удался точно, ведь он при увеличившейся на 10 л.с. мощности расходует на 8% меньше топлива. С ним S80 будет обходиться всего 4,9 л/100 км.

ГИБРИД – В 2013-м

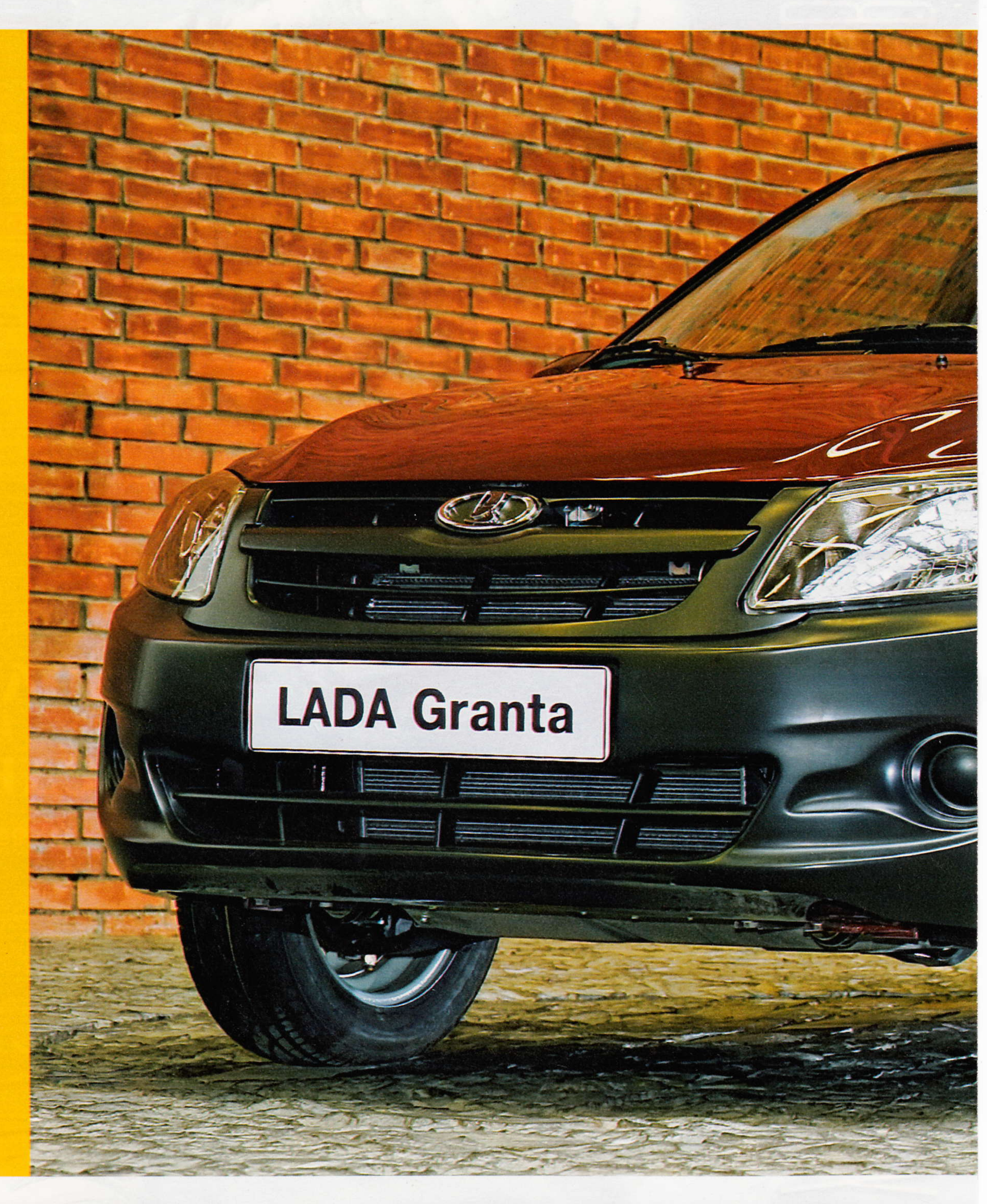
СП BMW Brilliance Automotive показало гибридную «пятерку» Plug-In. Лимузин БМВ с удлиненной базой может проехать на батареях до 75 км при скорости 60 км/ч, наличие бензинового мотора с двойным турбонаддувом расширяет эти границы до 400 км. Общая мощность силового агрегата, выполненного по параллельной схеме, составляет 210 кВт, из которых 70 кВт приходится на электромотор. Пассажиры экологически чистого автомобиля могут пользоваться привычным комфортом и оснащением БМВ 5-й серии без ограничений, лишь чемоданы в багажнике потеснились в пользу высоковольтной литий-ионной батареи. Начало серийного производства запланировано на 2013 год.



КАК ВЕЛОСИПЕД



В Гамбурге стартовал сервис проката автомобилей car2go, построенный по принципу популярного в Европе проката велосипедов. Три сотни машин «Смарт» оборудованы считывателем специальных карт, которые необходимо приобрести на свое имя лишь однажды. Эти карточки позволяют открыть двери и пустить двигатель любого свободного автомобильчика. С них же будут списывать по 29 евроцентов за минуту пользования машиной. Оставить ее можно в любом месте, причем стоимость парковки уже включена в плату за прокат. Как и бензин, доступный на одной из шести выделенных АЗС «Шелл». Угонов авто организаторы сервиса не боятся, ведь карточки именные да и GPS не дремлет.



ОНА СТОИТ



220 тысяч!

Машина с такой расчетной ценой заслуживает максимально подробного представления. А кто сделает это лучше ее родителей? **Антон Чуйкин** отправился в Тольятти, чтобы из первых рук получить информацию о проекте «Гранта», стартующем на АВТОВАЗе в конце года. Фото **Георгия Садкова**.

Блик на заднем бампере выдает временное исполнение. Серийную «Гранту» в комплектации «Стандарт» снабдят некрашеными бамперами с тиснением.

Секция во внутреннем углу фары – габаритный свет и дневной ходовой огонь с лампой 21 Вт, автоматически включающийся с пуском двигателя. «Гранта» строго выполняет ПДД.





Специально для «Гранты» разработан новый шрифт. Он будет использован и на других моделях.

«КЛАССИКЕ» НУЖНА ЗАМЕНА

...и это утверждение относительно модели, которая в первом поколении встала на конвейер 41 год назад, не нуждается в доказательствах. Против «Жигулей» масса аргументов, резервы конструкции исчерпаны до дна. Довод «за» единственный, но очень весомый: хороший спрос, обусловленный беспрецедентно низкой ценой. Только в прошлом году более 100 тысяч покупателей – больше, чем у любой другой модели «Лады»! Терять столь мощный пласт потребителей автозавод не намерен. А значит – см. подзаголовок.

Вот-вот «семерка» последует путем модели 2104 к новому месту производства – в Ижевск (выпуск 2105, кстати, прекращен вовсе). «Классической» теме мы посвятим специальный проект на страницах ЗР. А сейчас сформулируем техзадание на новый автомобиль, который должен сменить заднеприводные «лады»: нужна машина ценой до 300 тысяч рублей – современная, просторная, доступная. Эти три ключевых слова нам не раз повторяли в Тольятти. Попутно ей предстоит навести порядок в модельном ряду ВАЗа, стать достойным сменщиком седанов «Калина» и «Самара». Чтобы в сегменте B не только не потерять клиентов, но и приобрести новых.

ВЫБИРАЕМ ПЛАТФОРМУ

Работу начали в 2008 году, когда у проекта еще не было имени «Гранта», а только индекс 2190 и просочившееся в прессу наименование low cost («низкая стоимость» в переводе с английского). Рабочая группа анализировала три платформы: «классическую», «Самара» и «Калина». От первой отказались в силу ее возраста. Из двух оставшихся выиграла «Калина» – по нескольким параметрам.

Она более современная (читай: с хорошим резервом по безопасности). У нее лучше геометрические параметры: не все знают, что у «Калины» самый просторный салон в семействе ВАЗ, в который спереди «садятся» манекены так называемого 98-го перцентиля, а сзади – три 95-го (проще говоря, за руль не поместятся только 2% мужчин нашей страны). Ее проектировали с использованием цифровых технологий, а значит, можно сэкономить время и средства, строя на этой базе новую машину – также «в цифре».

Наконец, производство «Калины» сегодня загружено не полностью. В первую очередь недобирают именно седанов, которых первоначально планировали продавать до 50% от всех 220 тысяч, а сейчас делают лишь четверть из годовой программы около 150 тысяч. Прибавьте современное оборудование, закупленное для «Калины», и согласитесь, что именно эта платформа соответствует трем ключевым словам.

Разработчикам остается договориться, что они не просто экономят, но улучшают, оптимизируют существующую конструкцию. В этом проекте

внимание уделяли каждой мелочи, буквально считали копейки и дотошно требовали высокое качество. Впервые, признаются участники проекта, на АВТОВАЗе реализован такой подход.

22 МЕСЯЦА

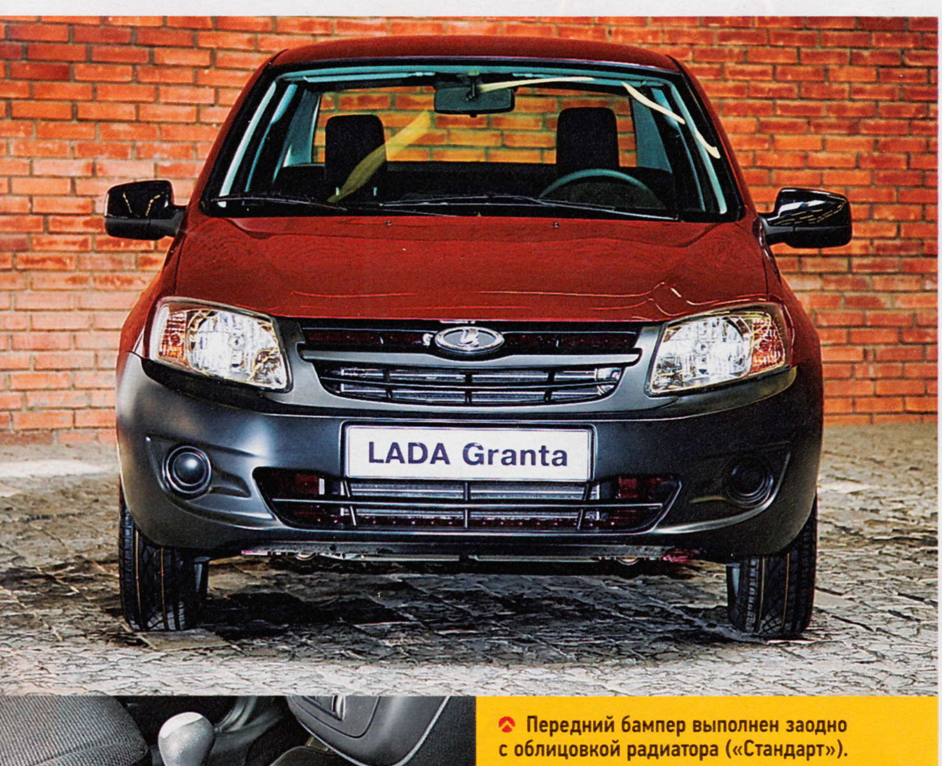
Столько предусматривал график работ от момента окончательного определения концепции и окончания дискуссий до начала серийного производства. Которое стартует по плану – в конце этого года. Сегодня автомобиль ценой от 220 тысяч рублей (маркетологи настояли: не более 20% сверх цены «классики»; уложились в 10%) практически готов. Время знакомиться!

Геометрия средней части кузова осталась без изменений. Увеличенная на 6 мм база – следствие большего кастора (угол продольного наклона оси поворота колеса), что вместе с более жестким стабилизатором поперечной устойчивости должно положительно повлиять на управляемость. Сразу отметим, что ради этого установили и отрицательный развал задних колес, отчего их колея расширилась на 16 мм.

«Калину» незаслуженно воспринимают как маленький и тесный автомобиль, хотя на самом деле упрекнуть в этом можно разве что багажник. Конструкторы увеличили задний свес на 150 мм и получили багажный отсек в 480 л (результат замеров однолитровыми кубиками по методике VDA; полезный объем, который ЗР проверяет кубиками объемом 4 и 8 л, будет несколько меньшим). Чтобы машина выглядела пропорционально, удлинили и передний свес, попутно решив несколько технических задач – например, отодвинули рамку радиатора, упростили конструкцию и смягчили температурный режим в подкапотном пространстве.

У «Гранты» будет три комплектации – «Стандарт», «Норма» и «Люкс» (см. табл.). Видимое отличие первой – некрашеные бамперы, при

В КОНСТРУКЦИИ «ГРАНТЫ» ОКОЛО 400 ОРИГИНАЛЬНЫХ КОМПОНЕНТОВ, ИЗ НИХ 260 АВТОВАЗ ПОКУПАЕТ У ПОСТАВЩИКОВ.



Передний бампер выполнен заодно с облицовкой радиатора («Стандарт»).

На укороченном рычаге коробки вы не найдете кольца блокировки заднего хода. Инженеры выбрали схему попроще, когда для включения заднего хода надо преодолеть сопротивление пружины (как на «самарах»), и попутно снизили вибрации.

СОВРЕМЕННЫЙ, ПРОСТОРНЫЙ, ДОСТУПНЫЙ



Юг ДЕМАРШЕЛЬЕ, вице-президент по продуктам и программам АВТОВАЗа

«Гранта» идет на смену «классике» и, считаю, начинает менять сам бренд «Лада». Цель в том, чтобы не потерять своего потребителя, остаться в сегменте рынка «около 5000 евро», где мы практически одни. Но параллельно нужно менять имидж нашего бренда, отягощенный старыми моделями.

У «Калины» сейчас три кузова: хэтчбек, универсал, седан. Учитывая «классику» и «Самару», мы решили, что седанов у нас слишком много. К тому же фактически все они в сегменте B.

Мы хотим оставить три семейства: практичные семейные «Гранта»-седан и -хэтчбек (полноразмерный, почти универсал); молодежные, отчасти спортивные и городские «Калина»-хэтчбек и -универсал (рестайлинг в 2012 году); «Приора». Это сегмент B. А в сегменте C предложим в начале 2012-го машину RF90 (на платформе универсала «Логан MCV». – *А.Ч.*)

Никаких компромиссов в вопросах качества! Считаю, что лучше немного подождать с запуском новинок, но достичь нужного уровня.

Планируем продавать «Гранту» по цене от 220 тысяч рублей. При снижении себестоимости надо сражаться за каждый рубль в сотрудничестве с поставщиками. Например, панель приборов, состоящая из четырех, трех элементов... и если вам удается сократить модуль до двух элементов, он становится дешевле. И такая работа – с ковриками, с сиденьями, со всеми обновленными деталями.

«Гранта» в трех словах? Это автомобиль современный, просторный, доступный.

этом передний состоит всего из трех деталей (у «Калины» – девять; вот пример оптимизации и удешевления конструкции).

Кузов получился легче, чем у «Калины», примерно на 5 кг, при этом жесткость выше на 14%. Тщательная, до мелочей, проработка конструкции сказалась на обтекаемости – аэродинамический фактор (произведение C_x на площадь поперечного сечения) «Гранты» уже в начальной комплектации лучше на 6,3%.

Для автомобилей приготовлены три варианта двигателей 1,6 л: с 8, с 16 клапанами и с так называемой облегченной шатунно-поршневой группой для версий «Норма» и «Люкс» (мощность 90 и 98 л.с.). Все снабжены электронной педалью газа и соответствуют Евро-4. Собственно, все модели ВАЗ переходят на новый экологический стандарт в ближайшие полгода, и, например, «электронный газ» уже с января прописался на серийных «калинах».

Начальная комплектация «Гранты» избавлена от электроусилителя рулевого управления – другого глагола и не подберешь, поскольку на прежних «калинах» этот узел вызывал множество нареканий из-за нестабильной работы (редакционную машину это не обошло стороной: руль прикусывает в некоторых поворотах). А главное – зачем усиливать руль, который от упора до упора делает почти четыре оборота?! Он и так легкий – потому что «длинный», с большим передаточным отношением. По примеру «логанов» усилитель появляется в комплектациях «Норма» и «Люкс» с меньшим передаточным отношением рулевого механизма: баранка делает 3,1 оборота. Поставщик – корейская компания Mando, которая ныне поставляет усилители на 70% «калин» и обеспечивает хорошее качество (ЗР, 2011, № 2).

Завершим обзор ходовой части тормозами. На всех «грантах» передние диски вентилируемые. На дорогой версии появятся ABS и Brake Assist.

От платформы, которую «Гранта» делит с «Калиной», переходим к тому, что на этой платформе установлено, а именно – к оригинальному салону. Панель приборов собрана из 39 деталей (сравните с 52 деталями у «Калины»; новая конструкция и дешевле, и стыков, то есть возможных источников

РЕЦЕПТ ЭКОНОМИИ: СОКРАТИ ЧИСЛО ДЕТАЛЕЙ, УВЕЛИЧЬ ОБЪЕМ ПОСТАВОК – ТОГДА НИЗКАЯ ЦЕНА И ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО БУДУТ СОПУТСТВОВАТЬ ДРУГ ДРУГУ.



Рисунок дает представление о полностью оригинальном интерьере. Мы в салоне «Люкс+», о чем свидетельствует экран навигатора между тахометром и спидометром.

В интерьерах «Стандарта» и «Люкса» на момент подготовки материала были еще установлены рули и комбинации приборов «Калины». Круглые дефлекторы напоминают о «Логане».

ПОКА НЕ ПРИГОДИЛОСЬ

В самом начале проекта рабочей группе предложили выдвигать любые, самые невероятные идеи – как снизить себестоимость, от чего отказаться? Из набранных 588 способов сэкономить отобрали сначала 111, потом отсев провели еще и еще раз... Среди непринятых идей есть очень любопытные: упразднить противосолнечный козырек пассажира; закрепить намертво его кресло; избавиться от обивки багажника; регулировать зеркала вручную снаружи; удалить механизм опускания задних стекол; убрать запаску. Они не прошли – ведь согласно техзаданию «Гранта» ни в чем не должна уступать «классике». Но если поставить цель сделать самый дешевый автомобиль в мире...



В комплектации «Стандарт» заднее сиденье без разъема; между подушкой и спинкой скрываются петли «изофикс»; все три ремня трехточечные. Не хватает только подголовников, которые доступны в исполнении «Люкс» (справа). Здесь сиденье складывается в пропорции 40:60.

На переднем плане – комплектация «Люкс», отличающаяся внешне молдингами, зеркалами, колесами (см. табл.).



КОМПЛЕКТАЦИИ LADA GRANTA

Оборудование	«Стандарт» 1,6 л, 8 кл., 80 л.с.	«Норма» 1,6 л, 8 кл., 90 л.с.	«Люкс» 1,6 л, 16 кл., 98 л.с.
БЕЗОПАСНОСТЬ			
Инерционные ремни безопасности	+	+	–
Инерционные ремни с преднатяжителями	–	–	+
Подушка безопасности водителя	–	+	+
Подушка безопасности переднего пассажира	–	–	+
Подголовники задних сидений	–	–	+
ABS + Brake Assist	–	–	+
ЭКСТЕРЬЕР			
Бамперы неокрашенные	+	–	–
Бамперы в цвет кузова	–	+	+
Диски колес штампованные, 13-дюймовые	+	–	–
Диски колес штампованные, 14-дюймовые	–	+	–
Диски колес литые, 14-дюймовые	–	–	+
Молдинг решетки радиатора	–	+	+
Молдинги дверей	–	–	+
Зеркала наружные, окрашенные в цвет кузова	–	–	+
Рамки дверей черные	–	–	+
ИНТЕРЬЕР			
Обивки дверей с декоративными вставками	–	+	+
Раздельное заднее сиденье (40:60)	–	–	+
Облицовка порогов пола	–	–	+
Уплотнители порогов пола	–	–	+
Контейнер для очков	–	–	+
КОМФОРТ			
Рулевая колонка с регулировкой по высоте	–	+	+
Электроусилитель руля	–	+	+
Передние электростеклоподъемники	–	+	+
Задние электростеклоподъемники	–	–	+
Стекла бесцветные	+	+	–
Стекла атермальные	–	–	+
Поручни, 3 шт.	–	–	+
Воздушный фильтр салона	–	+	+
Климатическая система с кондиционером	–	–	+
Электропривод и обогрев наружных зеркал	–	–	+
Обогрев передних сидений	–	–	+
Электропривод замка багажника	–	+	+
ЭЛЕКТРОНИКА			
Центральный замок	–	+	+
Бортовой компьютер	–	+	+
Функция охранной сигнализации	–	+	+
Дистанционное управление замками дверей и крышки багажника	–	–	+
Аудиоподготовка	+	+	–
Аудиосистема	–	–	+

шума, в ней меньше). Известная проблема «Калины» – вибрации руля. Ее решили, сместив частоту собственных колебаний конструкции относительно оборотов холостого хода. Результат этого и других мероприятий – упрощенная «Гранта» пусть ненамного, но лучше «Калины» в части шумовой нагрузки.

При том, что руль стандартной машины лишен регулировки по высоте, удалось найти его положение, удобное большинству водителей. Отчасти помогли сиденья, в которых прежними остались разве что точки крепления.

ЧЕГО В НЕЙ ТОЛЬКО НЕТ!

Ответ дает таблица комплектаций: в стандартной комплектации нет уже привычных по другим «ладам» электропакета и кондиционера, тонированных стекол и усилителя руля, ABS и подушек... Стоп, а как же безопасность, спросите вы? Разработчики поясняют: автомобиль соответствует принятым в России с этого года европейским нормам безопасности, которые и не снились «классике». Речь, в частности, о фронтальном ударе с 56 км/ч со смещением. Компьютерные модели били сотни раз, программа физических ударов на момент подготовки материала еще не была завершена, но предварительные результаты вселяют уверенность: нормы выполнимы без подушек! Собственно, то же касается ABS: система полезна, но не обязательна в России (а экспортировать «Гранту» не собираются), главное – обеспечить требуемое замедление. То есть где закон позволял экономить – авторы проекта этим воспользовались.

Но свято соблюдали букву правил: так, на «Гранте» впервые в практике АВТОВАЗа появились крепления «изофикс» сзади, за что создателям машины

не раз скажут спасибо молодые отцы, которым не придется обматывать современные детские кресла ремнем.

В трех исполнениях «Гранта» займет диапазон 220–300 тысяч рублей (в сегодняшних ценах). Планируется и еще одна комплектация: «Люкс+». Боковые подушки, система стабилизации, двухсистемный навигатор, датчик дождя, парктроник и даже – почему нет? – автоматическая коробка. Когда? Этому вопросу стоит посвятить отдельную главку.

ИСТОРИЯ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

В мае «Гранту» рассекретили, показав официальным лицам и журналистам. В июле потрогать ее сможет каждый автозаводец – на празднике 45-летия АВТОВАЗа она будет одной из главных фигур. В августе состоится официальная премьера на Московском международном автосалоне – тогда же планируют определиться с ценами разных исполнений. Наконец, в конце года стартует производство и первые «гранты» в исполнениях «Стандарт» и «Норма» обретут хозяев; в начале 2012-го придет черед «Люкса». Что касается версии «с плюсом» – это дальнейшее развитие проекта, как и возможный рестайлинг. А в 2013 году завод обещает хэтчбек «Гранта»; в отличие от кургузой «Калины», он задуман полноразмерным, с большим задним свесом, и отчасти исполнит запросы на универсал.

Но это планы завода... А как насчет ЗР? Понятно, что «Гранту» мы намерены исследовать со всем возможным вниманием. От первого тест-драйва до длительных эксплуатационных испытаний. Она только начинает долгое путешествие по страницам ЗР: следите за нашими публикациями! **ЗР**

Этот материал помогли подготовить сотрудники АВТОВАЗа: Олег ГРУНЕНКОВ, директор проекта «Семейства автомобилей Lada 2190 и Lada Kalina»; Дмитрий ДУДАРЬ, заместитель главного конструктора; Андрей ЗАХАРОВ, начальник управления дизайна; Игорь БУРЕНКОВ, директор по внешним связям. Спасибо!

Размеры «Лады-Гранта» в сравнении с «Калиной».





Багажник ощутимо больше, чем у «Калины», но часть объема отнимут большие кронштейны петель, заменившие компактный параллелограмм.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

(седаны Lada в комплектации «Стандарт»; по состоянию на май 2011 года)

МОДЕЛЬ	Granta	Kalina	Samara	2107
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4260/1700/1500/2476	4040/1700/1500/2470	4330/1650/1402/2460	4145/1620/1446/2424
колея спереди/сзади	1430/1426	1430/1410	1400/1370	1365/1321
Объем багажника, л	480	400	445	379
Снаряженная/полная масса, кг	1040/1515	1080/1555	1000/1425	1060/1460
Максим. скорость, км/ч	165	160	160	150
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/50	А95/43	А95/39
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	7,3	7,8	7,6	8,5
ДВИГАТЕЛЬ				
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/8	Р4/8	Р4/8
Рабочий объем, см^3	1596	1596	1596	1568
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	59,5/81 5200	59,5/81 5200	59,5/81 5200	53,5/73 5300
Крутящий момент, Н·м при об/мин	120 2500–2900	120 2500–2900	120 2700	116 3750
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	передне-приводная	передне-приводная	передне-приводная	задне-приводная
Коробка передач	М5	М5	М5	М5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	на двойных поперечных рычагах/зависимая (мост)
Рулевое управление	реечное	реечное с электро-усилителем	реечное	червячное
Рекомендованная цена, руб.	220 000*	271 500	280 900	199 900

*Предварительные данные.

ГРАНТ НА ОБРАЗОВАНИЕ

(личное мнение А. Чуйкина)

В этой публикации мы избегали эмоций, предоставив слово разработчикам машины. Но не могу не поделиться тем приятным ощущением, которое оставил визит на АВТОВАЗ. На заводе, который обычно смотрел на коллег, конкурентов и уж тем более журналистов сверху вниз, «вдруг» научились слушать и слышать потребителей. Впервые, цитирую по памяти одного из авторов проекта, разработчики «определяли технические свойства будущего автомобиля, анализируя желания клиентов». А я впервые увидел, что в Тольятти позитивно воспринимают чужой опыт, учатся на нем, причем учатся на «отлично». В 2005-м, помню, рассказ взахлеб о «Логане» в лучшем случае не понимали...

Ну и уж раз зашла речь, выскажу три замечания «Гранте». Ей, считаю, нужны:

– ручка изнутри крышки багажника. Там как раз нет обивки, велик риск порезать пальцы о край штамповки;

– мощная защита двигателя, просчитанная конструкторами на предмет безопасности и теплового режима мотора; пусть она будет опцией, но сделанной по чертежам завода;

– три подголовника сзади во всех комплектациях. Согласен обходиться на дешевом авто без подушек: в конце концов, главное при фронтальном ударе – ремень, сам в этом убеждался. А вот при наезде сзади шею оберегают только подголовники.


www.333.lv
X202EC 197
LV B
Auto Ile & Herb

ВОСТОК – ЗАПАД

Новый «Фольксваген-Пассат» многие ожидают с нетерпением. Мы – тоже. Не дожидаясь начала продаж в России, отправились за ним в Латвию **Сергей Канунников** и **Сергей Воскресенский**. Фото **Георгия Садкова**.





Opel Insignia

Автомобиль дебютировал в 2008-м. Выпускают с кузовами хэтчбек, седан, универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6–2,8 л (115–280 л.с.); дизельный, 2,0 л (160 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая и автоматическая 6-ступенчатые.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Essentia, Elegance, Cosmo, OPS, Business Edition.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 124 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 847 000–1 609 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель 2,0 л, 160 л.с., 6-ступенчатая механика, Business Edition, 1 261 000 руб.



Honda Accord

Первый «Аккорд» представили в 1981-м. Нынешнее поколение выпускают с 2008-го. В 2011-м модель обновили. В России продают седан.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 и 2,4 л (156 и 200 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: 2.0 Comfort, 2.0 Sport, 2.4 Type S, 2.4 Executive, 2,4 Executive Navi.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 58 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 999 000–1 250 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,4 л, 200 л.с., 2.4 Executive Navi, 1 250 000 руб.



Volkswagen Passat

Модель появилась в 1973 году. Седьмое поколение представили в Париже в 2010-м. В России седан и универсал продают с 2011-го.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4–2,0 л (122–210 л.с.), дизельный, 2,0 л (170 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механические 5- и 6-ступенчатая; DSG 6- и 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Comfortline, Highline.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 94 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 859 000–1 393 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель 2,0 л, 140 л.с., 6-ступенчатая механика, Trendline; в России версия с 2-литровым 170-сильным дизелем и DSG – 1 393 000 руб.

Весеннее утреннее солнце слепит, отражаясь в хромированных деталях впереди идущего автомобиля – мы едем на запад. Впереди дизельный «Опель-Инсигния», следом обновленная «Хонда-Аккорд», а на берегах Балтики нас ждет свежий «Пассат» – популярный седан «Фольксвагена» уже в седьмом поколении.

Очередная канава федеральной трассы «Балтия» навела на мысль: а ведь водители многих стран, что западнее России, никогда не смогут оценить некоторых свойств своих автомобилей. Пока не поедут в обратном направлении – на восток.

ПРИГЛАШЕНИЕ К ПУТЕШЕСТВИЮ

Как ни хороша и привычна машина, на которой ежедневно колесишь по городу, сборы в дальнюю поездку всегда открывают в автомобиле нечто новое.

Сиденье «Опеля» очень жесткое и в то же время бесформенное. В городе это не особенно досаждает, а на шоссе лучше до минимума сократить поясничный подпор. Но «родным» опелевское кресло все равно не стало: временами каждый из экспертов ерзал в попытке чуть изменить позу. В «Хонде-Аккорд» удобнее: посадку менять не хотелось всю дорогу. Разве что подушку можно бы сделать чуть подлиннее.

Фольксвагеновское сиденье бесхитростно, но удивительно впору всем экспертам вне зависимости от комплекции. Примерно так же оценят задний диван те, кому случится



путешествовать в «Пассате». Даже за нашим двухметровым фотографом места хватает во всех измерениях, входишь и выходишь с ловкостью атлета и достоинством бизнесмена. «Хонда» разочарует задних пассажиров. По крайней мере тех, кто миновал юношеский возраст. Узкая дверь бестолково нависает над аркой, нога взрослого едва протискивается между диваном и передним креслом, пока задом вытираешь пыль с той самой арки. Уселись? В потолок не уперлись? Если нет, ваш рост не больше 180 см. В «Опеле» же все ожидаемо нормально.

НАЖАТИЕМ И ПОВОРОТОМ

Пока толкаешься в городских пробках, пользоваться кнопками и всякими переключателями даже малознакомого автомобиля не только несложно, но порой даже интересно. Однако дальняя дорога и в этой дисциплине выдвигает особые требования. Проехав на «Опеле» без малого 3000 км, мы так и не научились нажимать кнопки безошибочно. Вроде бы все рядом, а ощущение хаотичности сохранилось. Очевидные минусы: нечеткий центральный переключатель света, на который все время косишь глазами, неудобное на высоких скоростях кольцо, выполняющее функции кнопки *Enter*, неуклюжая крутилка бортового компьютера посередине включателя поворотников. Приятно, что навигация «Инсигнии» знает не только Россию, но и много других стран, включая Латвию. Правда, нормально ориентируется лишь на основных дорогах. Навигация «Хонды», к слову, считает, что мир кончается на погранпереходе «Бурачки». Остальными кнопочками и рычажками управлять удобно и приятно – выглядят нарядно.

Кстати, нынешний «Пассат» сделал заметный шаг



ЛУДЗУ – ПОЖАЛУЙСТА, ПАЛДИЕС – СПАСИБО

Доехать в Латвию от Москвы на автомобиле проще всего по трассе М9 «Балтия» – до Риги чуть больше 900 км. Покрытие нестабильно: от вполне приличного в Московской и Псковской областях до откровенно безобразного, особенно на удалении 300–350 км от столицы. Но главная проблема – непредсказуемая граница. На формальности обычно уходит часполтора, но бывает, что стоят по восемь-девять часов. Обусловлено это количеством легковых «бензовозов». Жители приграничных районов Латвии перевозят в баках (не всегда штатных, судя по длительности заполнения и ухищрениям вроде поддомкрачивания автомобиля при заправке) дешевый российский бензин. Заодно – сигареты и некоторую снедь. Вне очереди с обеих сторон безоговорочно пропускают путешественников с детьми.

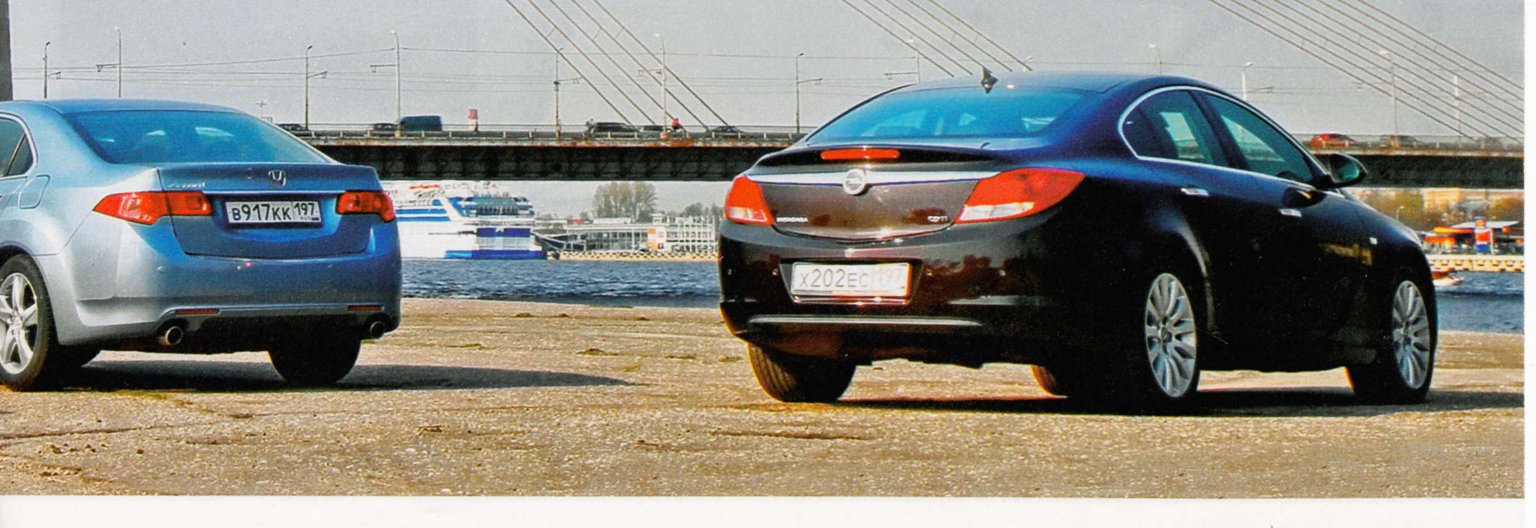
Принципы езды по дорогам Латвии просты и понятны: информации хватает, неофициально допускается превышение разрешенной скорости на 10 км/ч (по правилам в населенных пунктах – 50, на шоссе – 90 км/ч). Остальные правила лучше не нарушать, в том числе (внимание!) требования знака *Stop*, причем даже на пустынных перекрестках и переездах.

Беспошлинно можно провозить по литру крепкого алкоголя на человека, по две пачки сигарет и 10 литров бензина на машину – помимо того, что в баке. Заправляйтесь перед границей! Литр 95-го стоит 0,91–0,92 лата – около 60 рублей. За 1000 рублей дают 14–17 латов.

Зато трехзвездочные гостиницы в Риге стоят примерно как в провинциальных российских городах. Заранее поинтересуйтесь наличием бесплатной стоянки. В центре с 8 до 20 часов найти таковую почти невозможно. Оплата – через автоматы с понятной символикой. Бесплатно можно парковаться с 20 до 8 часов. Служители с блокираторами не дремлют!

По Риге лучше перемещаться пешком или на такси, очень недорогом. Старый город привлекает чудом сохранившимся средневековым колоритом, огромным количеством ресторанчиков и кафе с отменной едой и вкусным кофе. Чтобы увидеть красивейшие замки (скажем, в Сигулде, всего километрах в тридцати от Риги, Рундальский, что за городком Бауска, или тот, что в районе Тукумса), стоит разориться на топливо.

Языковых проблем в Латвии нет. Даже молодежь старается говорить по-русски. А если вы выучите пару латышских слов, приветливости еще прибавится. Ну а небо, море и белый бархатный песок с тех пор, когда побережье Латвии было одним из самых престижных курортов СССР, не изменились.



OPEL INSIGNIA



Салон «Опеля» выразителен и вместе с тем рационален. Вот только кнопки расставлены немного хаотично.



Приборы «Инсигнии» четкие и понятные. Понравилось, что на дисплейчик можно вывести показания скорости.

Навигация «Опеля» «знает» много европейских стран. Правда, в России и Латвии – лишь основные дороги.



HONDA ACCORD



Салон «Хонды» удачно сочетает яркость с практичностью. А уж кресло достойно всяческих похвал.



Приборы «Аккорда» нарядные, отчасти даже пижонские, но понятные и ненавязчивые.

Чем дальше от Москвы, тем неувереннее навигация «Аккорда». Трассу М9 (без прилегающих дорог) еще видит, на границе окончательно тушуется.



VOLKSWAGEN PASSAT



Салон «Пассата» стал наряднее и, кажется, даже светлее, чем у конкурентов. Бесхитростное с виду сиденье удобно.

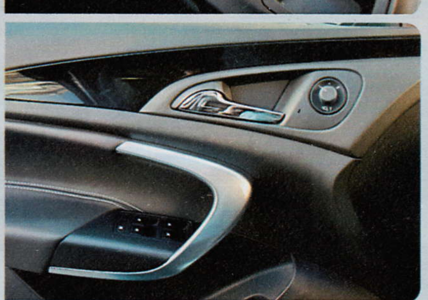


Дизайнеры «Фольксвагена» сумели избавить немецкий практицизм от занудной строгости. Умеют, когда захотят!

Наш «Пассат» в простой комплектации, без навигатора. Жителю крошечной Латвии он, как правило, и ни к чему.





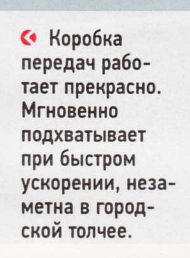


Коробка «Опеля» лишь чуть задумчива в режиме кик-дауна. При спокойной езде работает прекрасно.

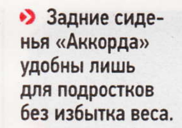
Заднее сиденье «Инсигнии» не выдающееся, в целом – нормальное.

Ломаные линии салона вовсе не выглядят вычурными. Скорее их хочется назвать изысканными.

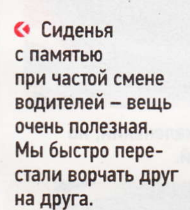




Коробка передач работает прекрасно. Мгновенно подхватывает при быстром ускорении, незаметна в городской толчее.



Задние сиденья «Аккорда» удобны лишь для подростков без избытка веса.

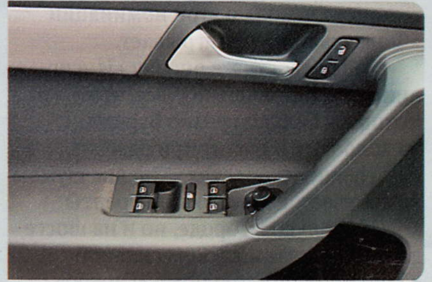


Сиденья с памятью при частой смене водителей – вещь очень полезная. Мы быстро перестали ворчать друг на друга.









Механическая коробка передач в машине такого класса выглядит уже странно. Но европейцы другого мнения.

Тот, кому предстоит путешествовать сзади, может смело выбирать «Пассат».

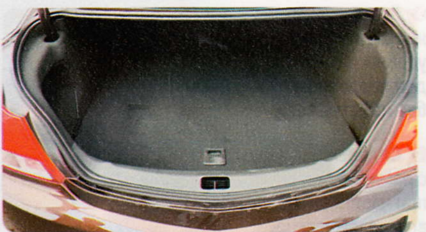
С точки зрения стилистики – без затей. Но гармонично и удобно.

вперед в интерьере. Очевидно, немецкие дизайнеры учли критику академично-невыразительного внутреннего убранства прежней модели. Легкими штрихами – небольшими стрелочными часами, яркими хромированными окантовками, иными мелочами – стилистам удалось раскрасить салон не в ущерб железной эргономической логике. Как сказал коллега, ощущения на кончиках пальцев. «Пассат» у нас, правда, попроще, нежели конкуренты, – без навигации и некоторых иных наворотов. Но сомнений, что и дополнительные кнопки расположили бы по уму, не возникает.

КОМПЛЕКСНЫЙ ЗАБЕГ

В городе «Опель» показался жестким. Он нервно подергивался на каждой, даже мизерной кочке... и совершенно преобразился с ростом скорости. Машина плавно стелется над дорогой, гасит не только мелкие, но и достаточно глубокие неровности. Не боится «Инсигния» и волн, сносно стоит и даже меняет траекторию, попадая в асфальтовые рельсы. Хорошо! А ведь те, кто ездит на «инсигниях» там, «в европах», об этих достоинствах даже не узнают. Правда, я их не жалею!

«Хонда» чуть острее «Опеля» реагирует на руление. Здорово держит дорогу, покуда она хотя бы относительно ровная. Мелкие канавки



У «Опеля» багажник немаленький, но чересчур уж криволинейный.



Багажник «Хонды» невелик, но, учитывая форму, нормальный для этого класса.



В «Пассате» самый большой и самый рациональный по форме багажный отсек.

подвеска скрадывает неплохо, но крупные частенько пропускает. Да и на волнах возможностей короткоходной подвески порой не хватает. Машина подпрыгивает, при приземлении чуть не чиркая хвостом об асфальт (или нечто похожее на асфальт). Острый руль отзывается нервным поведением в колеях. Если же они «проложены» на участках, где нужно идти на обгон, тогда для удержания автомобиля в рамках требуются навыки раллиста.

Чтобы протестировать «Пассат», пришлось изрядно поколесить по провинциальным латвийским дорожкам в поисках подобных нашим федеральным. Нашли с трудом. Не идеально, конечно, – выбоин, канав и колейности недостаточно, но чем-то похоже. Мелкие неровности подвеска сглатывает удачно, а вот волн автомобиль не любит: повторяет профиль дороги, пусть и не так достоверно, как «Хонда», но все же чересчур старательно. «Опелю» в этой номинации «Фольксваген» проигрывает.

За шумность же оценку «Инсигнии» снизили лишь потому, что мотор уж больно грозно бурчит на холостых и рычит при разгоне. На высоких скоростях «Опель» шумом не докучает, как и его конкуренты.

Не только в городе, но и на шоссе динамики хватает и 200-сильной «Хонде», и 160-сильному «Опелю»,

ПОВОРОТНЫЕ МОМЕНТЫ

Управляемость машин оценивали на трассе спорткомплекса «333», что всего в получасе езды от Риги.

«Опель-Инсигния» отличает некая недосказанность. Взять хотя бы резкий, явно перегруженный искусственным стабилизирующим усилием руль. Или подвески – довольно кренистые, ориентированные явно на не очень хорошие дороги: в настройках минимум спортивности, зато с запасом способности противостоять ямам и колдобинам. На ровной дороге «Опелю» далеко не всегда хватает целостности, собранности поведения. Не отключаемая полностью электроника скорее во благо, потому что иногда «Инсигния» норовит слишком активно вильнуть кормой. Зато на обычном шоссе автомобиль удобен, неутомителен. На фоне соперников ему и здесь немного не хватает собранности, выразительности реакций, но в остальном «Инсигния» выглядит вполне надежной и сбалансированной.

«Хонда-Аккорд» особенно хороша на ровном, гладком асфальте. К четким, сбалансированным откликам на руление, уже знакомым по езде на обычных дорогах, добавляется азарт. Невзирая на массу и размеры автомобиля, быстро забываешь про его бизнес-предназначение. Теперь водитель один на один со скоростью, немалыми перегрузками и точным, понятным рулевым управлением. В иных виражах чувствуется избыток желания по-переднеприводному вывалиться наружу намеченной траектории. Но это воспринимаешь скорее как особенность поведения, а не как досадный недостаток.

«Фольксваген-Пассат» привлекает правильными усилиями на руле и эталонными реакциями. В обычной жизни он покажется даже собраннее и точнее «Хонды». Однако спокойствие и невозмутимость, равно как и отсутствие водительского азарта, – факторы, мешающие «Фольксвагену» первенствовать на гоночной трассе. Он старательно, будто по заданной линии, проходит сложные виражи, временами даже срываясь в контролируемые электроникой скольжения. Но все это словно по необходимости, без желания заставить душу водителя запеть.









и даже 140-сильному «Фольксвагену». В наших руках оказался довольно странный с российской точки зрения «Пассат»: небогатый салон, не самый мощный дизель и ручная шестиступенчатая коробка. В Западной Европе подобные машины пользуются хорошим спросом, у нас такую модификацию продавать (по крайней мере пока) не будут. Поэтому в первую очередь обращали внимание на свойства, с мотором не связанные. И все же несколько слов о силовом агрегате скажем: двигатель тяговит, передачи подобраны грамотно, хотя четкость переключений (особенно заднего хода) могла быть и повыше.

К тормозам автомобилей претензий почти нет. Впрочем, у «Фольксвагена» информативность педали хоть на микрон, а выше. С первого нажатия складывается впечатление: всю предыдущую жизнь ездил именно на этой машине.

В реальных условиях «Опель» даже при очень быстрых обгонах практически не отстает от шустрой «Хонды». «Инсигния» лишь на мгновение дольше реагирует на нажатие педали газа в пол. А в более спокойных режимах машины роднят практически незаметные, близкие к эталонным переключения.

Механическая коробка «Пассата» в машине такого класса для нас выглядит инородно. А вот дизель ведет себя отменно. Хотя он, казалось бы,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	OPEL INSIGNIA	HONDA ACCORD	VW PASSAT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4830/1856/1498/2737	4726/1840/1440/2705	4769/1820/1470/2712
колея спереди/сзади	1585/1587	1580/1580	1552/1551
Объем багажника, л	520	464	565 (VDA)
Радиус поворота, м	5,5	5,5	5,7
Масса снаряженная/полная, кг	1503/2035	1607/2030	1532/2100
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	9,7	9,8
Максимальная скорость, км/ч	215	227	213
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70	А95/65	ДТ/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/5,3/6,8	12,0/6,6/8,6	5,6/4,0/4,6
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1956	2354	1968
Степень сжатия	16,5	11,0	16,5
Мощность, кВт/л.с.	118/160 при 4000 об/мин	148/200 при 7000 об/мин	103/140 при 4200 об/мин
Крутящий момент, Н·м	350 при 1750–2500 об/мин	234 при 4300 об/мин	320 при 1750–2500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А6	А5	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,15/2,37/1,56/1,15/0,86/0,69/3,39	2,65/1,61/1,08/0,77/0,57/–/2,0	3,77/1,96/1,26/0,87/0,86/0,72/4,55
Главная передача	3,2	4,44	3,45/2,76*
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	245/45R18	225/50R17	215/55R16

Для I–IV/V–VI передачи.



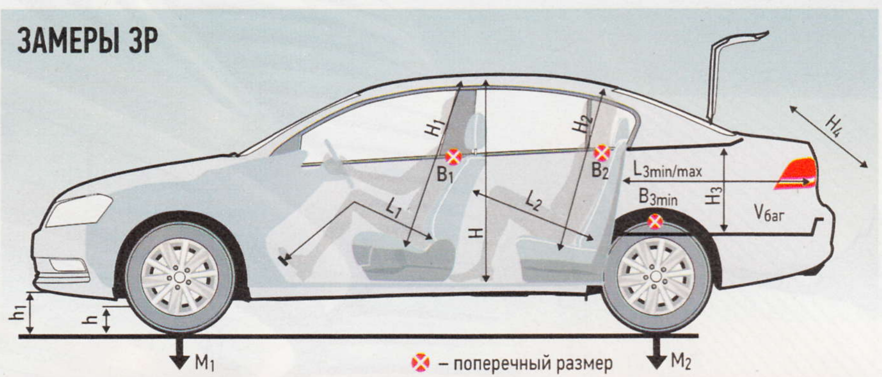
совсем не мощный для машины снаряженной массой более 1500 кг. Комплексов у наших водителей, попеременно тестирующих «фольц» в городе и на шоссе, не возникало. Если не подхлестывать авто, передачи можно вообще менять через одну: мотор тянет уже примерно с 1700 об/мин.

За всю поездку «Инсигния» при довольно высокой средней скорости расходовала, по данным бортового компьютера, в среднем 6,8 л/100 км, бензиновая «Хонда» – около 8 л, ну а «Пассат» на дорогах Латвии, где средняя вышла под 90 км/ч, укладывался в 5 л/100 км.

ТАМ ИМ НЕ ТУТ

Европейцы с интересом, но, показалось, и с некоторым недоверием выслушивали наши впечатления об автомобилях. Похоже, о некоторых актуальных для нас особенностях они и не задумывались. А нам приходится. Условия специфические: часами сидим в пробках, ездим по нагретой солнцем пыли и вязким сугробам, преодолеваем огромные расстояния, где на сотни верст шиномонтажа не встретить. Да и дороги у нас своеобразные, как та – между Востоком и Западом, по который мы ездили в Прибалтику за «Пассатом». ЗР

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	h, мм	h_1, мм
OPEL INSIGNIA	970–1200	600–865	1160	1015	910	1445	1370	1065/2060	1025	420	460	344	150	210
HONDA ACCORD	910–1115	625–865	1115	975	935	1460	1405	1120/2060	765	490	455	408	135	200
VOLKSWAGEN PASSAT	970–1245	630–885	1185	980	940	1430	1370	1160/2090	1040	515	460	н. д.	120	200

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
OPEL INSIGNIA	8	7	7	8	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8	7,9
	+ Мощный, экономичный двигатель, отменная плавность хода, неплохая управляемость.									– Посредственная обзорность, особенно через зеркала, небольшой багажник.						
HONDA ACCORD	9	8	9	8	7	8	9	8	8	9	8	9	7	8	7	8,1
	+ Отменная динамика, удобные передние сиденья, отличная управляемость.									– Очень неудобная посадка сзади, нервное поведение на продольных неровностях, короткоходная подвеска.						
VOLKSWAGEN PASSAT	9	8	8	8	9	9	8	9	8	9	8	9	7	8	8	8,3
	+ Отменные тормоза, очень удобен спереди и сзади, большой багажник, комфортен.									– Мал дорожный просвет, не самые удачные зеркала, не любит дорожных волн.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Сергей Канунников:

«Трудно ожидать от автомобилей такого класса конструктивных просчетов или грубых эргономических ошибок. Ну а некоторые недостатки в конкретных условиях воспринимаются скорее как особенности ярких характеров».





ШАГОМ – МАРШ!

«Рено-Сандеро» снискал славу одного из самых приспособленных к нашим дорогам автомобилей. Теперь французская фирма предложила версию Stepway («Степвей»), которая чувствует себя в российских реалиях еще лучше! В этом убедился **Юрий Тимкин**. Фото **Константина Якубова**.

Когда появился «Логан», его создателей корили только за дизайн: чрезмерно скромный интерьер и слишком простая внешность. Позднее на основе седана создали хэтчбек «Сандеро», облик которого стал более элегантным – бюджетность удалось более-менее успешно замаскировать. А внешность версии Stepway получилась даже нарядной: с защитным пластиковым обвесом по периметру кузова и по-джиповски массивными релингами на крыше машина обрела индивидуальность. Ну и некоторое сходство с кроссоверами. Окрашенные в серебристый цвет «латы» здесь установлены не столько ради украшательства, сколько для защиты от летящих камешков. Да и контакты, скажем, при парковке для этого «Рено» относительно безболезненны.

Но все-таки самая замечательная особенность этой версии – увеличенный до 175 мм (+ 20 мм) дорожный просвет. К слову, примерно такие же показатели у кроссоверов «СанЙонг-Нью Актион», «КИА-Спортидж» и «Хёндай-ix35». Причем, в отличие от них, у «Рено» штатная металлическая защита моторного отсека. Хэтчбек может похвастаться отличной для легкового автомобиля геометрической проходимостью, благодаря которой запросто карабкается на бордюры и способен уверенно (главное – не воображать себя участником «Кэмел Трофи») преодолевать раскисшую колею по дороге на дачу.

Отрадно, что подвеска осталась всеядной – легко расправляется с неровностями любого калибра! А что еще надо владельцу такой машины!

Правда, из-за увеличения клиренса немного пострадала управляемость: на скоростях за сотню машина потеряла былую невозмутимость и слегка гуляет – издержки повышения центра тяжести. Но мчать во весь опор по магистрали и не особенно хочется, поскольку 1,6-литровый 84-сильный восьмиклапанник на высоких оборотах изрядно шумит. Да и динамика не ахти какая – первое время все казалось, что я еду с частично затянутым ручником. Кроме того, при подходе стрелки тахометра к отметке 3000 об/мин педаль газа начинала неприятно зудеть – прежде за «Рено» такого не замечал.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Renault Sandero Stepway

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

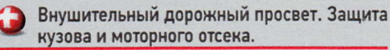
Размеры: длина×ширина×высота, мм	4024×1753×1590
Колесная база, мм	2588
Колея спереди/сзади, мм	1494/1483
Объем багажника, л	320/1200
Снаряженная/полная масса, кг	1062/1561
Разгон 0–100 км/ч, с	12,4
Максимальная скорость, км/ч	163
Топливо/запас топлива, л	А92/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,2/6,1/7,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 62 кВт/84 л.с. при 5500 об/мин, 124 Н·м при 3000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/упругая балка; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 185/65R15.

ЦЕНА: 445 000 руб.



\+ **Внушительный дорожный просвет. Защита кузова и моторного отсека.**

– **Нет выбора комплектаций. Эргономические огрехи.**

Все эргономические особенности «Логана/Сандеро» (включаемый подрулевым рычажком клаксон, кургузые кресла, неудобно расположенный блок управления микроклиматом) присутствуют и здесь. Есть надежда, что хотя бы часть этих недостатков будет устранена в модернизированном автомобиле Stepway, который уже готовят к производству. Его шпионские фотографии просочились в Интернет. На них видно: интерьер получит более современные очертания, обновится радиаторная решетка, бамперы и светотехника.

А пока Stepway предлагают только с одним уровнем оснащения: ABS, две подушки безопасности, кондиционер, подогрев сидений, кожаная обшивка руля и рычага коробки передач. В принципе, вполне достаточно для компактного автомобиля ценой 445 000 рублей. Хотя я не отказался бы дополнить этот набор, пусть и за дополнительную плату, электроприводами и обогревом наружных зеркал, а также дистанционным управлением центральным замком: закрывать двери ключом в XXI веке – как-то несолидно!

«Вседорожник» в сравнении с обычной модификацией в схожем оснащении дороже примерно на 10 000 рублей. Выгодно! Неудивительно, что очередь на Stepway уже длиннее, чем на «просто» «Сандеро», – не менее трех месяцев. ЗР



Интерьер пора бы избавить от ряда эргономических неудобств. В частности, изменить расположение блока управления микроклиматом.



«Степвей» снабжают исключительно зеркалами с ручной регулировкой и без подогрева. Электрифицированные не получить даже за доплату.



Геометрическая проходимость не хуже, чем у иных кроссоверов.

Защитный обвес и релинги заметно преобразили облик известной машины: она обрела залихватский вид.

ЗВЕЗДНАЯ БОЛЕЗНЬ

Изучив технику нового родстера (ЗР, 2011, № 4), **Антон Чуйкин** отправился опробовать его в деле. И – заболел...

Ну вот, так всегда и бывает. Заранее, еще с вечера, подойдя к стойке выдачи машин в предвкушении: сейчас закажу на тест-драйв самый крутой SLK, с новой 350-й «шестеркой» о 306 «лошадях», автоматом (разумеется) и «магической» стеклянной крышей (затемняется по команде водителя!), – я получил ушат холодной воды от бесстрастного распорядителя. Осталось, говорит, только два автомобиля, оба серые, со 184-сильным мотором и механикой. Какой выбираете?

Первым делом в родстере, у которого складывается крыша, я как раз ее и складываю. Вам не доводилось наблюдать процесс снаружи? Водитель нажимает кнопку, и вот назад поехала крышка багажника, нырнуло стекло; ломаясь, его накрыла сверху собственно панель крыши, вернулся багажник, провалились боковые стекла. Всё, вместо робота-трансформера перед вами вновь элегантный родстер. Стоит повторить на бис!

Любопытным взглядам теперь открыт пижонский салон: черная передняя панель, светлой кожи сиденья и умопомрачительная красная строчка на руле и обивках, которая так здорово рифмуется с красными же ремнями безопасности. Вот и первое достоинство «дешевого» SLK: ни щепочки дерева, далеко не всегда уместного в автомобиле. Теперь всю эту красоту надо срочно дополнить собой и выехать в мир – на людей посмотреть, себя показать. Именно для второй части поговорки и придуман SLK.

Вкусно щелкает замок ремня, а «Мерседес» в ответ... как бы это сказать?.. дружески пожимает грудь. Обнимает, одним словом, подтягивая ремень безопасности. Так машина контролирует правильную посадку, выбирая слабину ремня, – это может очень пригодиться при аварии. Интересно, как дамы воспринимают такое обращение?

Цель поездки? Обмотать шею «воздушным шарфом» (из прорезей в подголовнике ласково дует теплом) и не торопясь проехать по вьющейся вверх горной дорожке, азартно порыкивая мотором после





Третье поколение SLK будет доступно в России со следующего месяца. На момент подготовки материала известны европейские цены: примерно 39 000, 44 000 и 52 000 евро, в зависимости от моторов.

крутых поворотов; впитать всю красоту природы на перепаде высот 0–2500 м; насладиться самим процессом перемещения в пространстве, а не его результатом. К черту крышу! Даже если уже обгорел нос, а по сторонам горной дороги воздвиглись сугробы.

И кстати, не стоит жалеть об угнанных кем-то «лошадях» и семи ступенях автомата. Даром что «Мерседес» с «ручкой» на нашем рынке большая редкость – в Штутгарте не разучились делать обычные механические коробки. Правая рука никак не хочет вернуться на руль, до того четко и ладно включаются передачи. Разве что подсказка на панели приборов смущает: ты еще едешь на третьей, а машина советует включить пятую, чтобы вернуть мотор в зону низких оборотов. Можно подумать, они были высокими! Пробуем. Нет, после 2200 об/мин ехать вверх на 1200 об/мин двигатель не желает. Это всё равнинные штучки.

А можно стрельнуть на этом прямике? Ну, можно... Удовольствия

Одна из практичных черт 200-го SLK – одинаковые колеса спереди и сзади. У более мощных версий задние шины шире.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	MERCEDES-BENZ		
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	**SLK 200**	**SLK 250**	**SLK 350**
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4134/1817/1303/2430		
Радиус поворота, м	5,3		
Объем багажника (VDA), л	225/335*		
Снаряженная масса, кг	1435/1750	1500/1815	1540/1855
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3	6,6	5,6
Максим. скорость, км/ч	240	243	250
Топливо/запас топлива, л	A95/60		
Расход топлива, смешанный цикл, л/100 км	6,4–6,8**	6,2–6,6**	7,1
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16		V6/24
Рабочий объем, $см^3$	1796		3498
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	135/184 5250	150/204 5500	225/306 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	270 1800–4600	310 2000–4300	370 3500
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	M6	A7	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые		
Размер шин	205/55R17	225/45R17, 245/40R17***	

*Крыша сложена/поднята.
**В зависимости от комплектации.
***Спереди, сзади.



Примерно 20 секунд длится трансформер-шоу. При этом автомобиль может ехать, но не быстрее 5 км/ч, – видимо, чтобы не слишком удалиться от сторонних наблюдателей.

особого не доставит. Во-первых, открытому авто по определению противопоказана высокая скорость. Самый кайф ехать на родстере так, чтобы ветер передавал скорость, но не боролся с вами; чтобы скачки давления не мешали дышать; наконец, чтобы вас хорошо было видно окружающим. Девяноста вполне достаточно. Хотя понятно, что уже через семь секунд после старта вы легко перемахнете этот рубеж... Щитки, стекла, отражатели, обдувы помогут сместить порог наслаждения, но ненамного.

Во-вторых, если уж стрелять, то из главного калибра. Что ж, подождем, когда освободятся машины с 200-сильной «четверкой», 300-сильной «шестеркой» и всеми мыслимыми опциями. А пока мышиный родстер несет нас все выше в горы, а дороги становятся всё уже, так что разъезд с встречными вынуждает останавливаться. Нос у родстера сколь красив, столь и долог (не говоря уж – дорог).

С каждым километром все больше влюбляюсь в машину, все меньше ищу какие-то изюминки, поглощенный удовольствием вести лучший автомобиль... Хотя что это я? Ну нет, «Мерседес», конечно, хорош, но мой лучший автомобиль, верю, еще впереди!

Раздумья прервал забавный эпизод, отыгравший всю «скромность» 1,8-литрового SLK.



И впрямь волшебство: повинуясь нажатию кнопки, крыша станет из глубоко-синей почти прозрачной (система Magic Sky Control). В хорошую погоду поиграть в мага – единственный повод поднять крышу.

Стилистическое решение салона – пример элегантности и вкуса. Пересаживаясь в богатую версию с мощной деревянной темой, коллега хмыкнул: «Экий Версаль!».





Родстер 190 SL, родоначальник нынешних SLK, справил премьеру 6 февраля 1954 года в Нью-Йорке. Его выпускали до 1963-го, после чего наступила долгая пауза. Только в 1996-м в Турине представили «спортивный, легкий, короткий»; вторая серия увидела свет в 2004-м; семь лет спустя в мир выходит третье поколение SLK.

В чересполосице света и тени в хвойном лесу я не сразу разглядел, что за автомобиль к нам приближается. Тем более – кто в нем сидит. Но вот через пару секунд темно-зеленое пятно обрело контуры МИНИ, еще через секунду он заполошно загудел, призывая притормозить, и вот мы уже стоим друг напротив друга... а из «британского гоночного зеленого» вылетают четыре красавицы (вы не поверите – все разного цвета кожи!), обступают «Мерседес», что-то весело щебечут, фотографируются, посылают поцелуи в воздух... и исчезают. Я даже камеру достать не успел. Что это было?

Популярность. Слава, которую знают все звезды. В том числе та трехлучевая, что украшает нос «Мерседеса».

Мне, конечно, приятно думать, что четыре нимфы клюнули не на машину, а именно на меня (зря, что ли, ни разу не поднял крышу?). Но вот это уже точно звездная болезнь... **ЗР**

НА ЭТОМ АВТОМОБИЛЕ ЕДУТ НЕ ЗА ЧЕМ-ТО, А ПОТОМУ ЧТО. ПОТОМУ ЧТО САМ ПРОЦЕСС ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СМЫСЛОМ ПОЕЗДКИ, А ВОВСЕ НЕ БАНАЛЬНОЕ ПРИБЫТИЕ В КОНЕЧНУЮ ТОЧКУ.

2000 НОВЫХ ДЕТАЛЕЙ

...потребовалось, чтобы С-класс образца 2008 года превратился в рестайлинговый автомобиль 2011-го.

Первыми, конечно, обращают на себя внимание фары, благодаря которым автомобиль трудно спутать с предшественником. Новые двигатели с функцией «старт-стоп» позволяют экономить до 31% топлива; водителю готовы помогать десять ассистентов – от парктроника до адаптивного круиз-контроля Distronic Plus. Последний особенно понравился: я, например, не умею так хорошо вычислять упреждение и столь точно выдерживать дистанцию в плотном потоке.

Любопытно было самому поиграть с устройством Speed Limit Assist, которое в самом деле видит дорожные знаки и готово напомнить о них зазевавшемуся водителю. Поразительно, но на скоростной дороге эта штука верно выбирала свой знак, информируя об ограничении на основной полосе и не реагируя на знаки полосы разгона-торможения. Кстати, «ремонтные» знаки на желтом фоне этот ассистент тоже видит.

Российские цены обновленного С-класса обещают сохранить на прежнем уровне; запланированный старт продаж – май-июнь 2011 года.



ХОЧУ БЫТЬ ГРАНДОМ

Компания «Джип», словно очнувшись от анабиоза, фонтанирует новинками. Только что вышел в свет новый «Гранд Чероки», а уже готов модернизированный «Компас». Степень его свежести выяснял **Юрий Тимкин**. Фото автора и «Джип».

На компактный кроссовер «Компас» в свое время возлагали большие надежды. Считалось, что он привлечет в салоны покупателей, которым чужда некая грубость классических «джипов», – в первую очередь рассчитывали на дам. Но ставка не оправдалась: модель продавалась хуже, чем планировали. А все из-за спорного дизайна: раздутыми «щеками» машина напоминала не то хомячка, не то суслика. Неведома зверушка, в общем. Покупали ее неохотно (поставки в Россию и вовсе прекратили). Дошло до того, что подумывали снять с производства – всего через три года после премьеры!

Так бы и случилось, однако на выручку пришел... «Гранд Чероки» нового поколения, который (говорят, во многом за счет удачного дизайна) пользуется повышенным спросом. В американской компании смекнули, что к чему, и уже спустя несколько

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Jeep Compass 2.4 Limited

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4448×1812×1663
Колесная база, мм	2635
Колея спереди/сзади, мм	1520/1520
Объем багажника, л	439
Масса снаряженная/полная, кг	1530/1980
Разгон 0–100 км/ч, с	11,3
Максимальная скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	А95/51
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	11,3/7,0/8,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,4 л, 125 кВт/170 л.с. при 6000 об/мин, 220 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/независимая многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 215/55R18.

ЦЕНА: 1 210 000 руб.

 **Приятный дизайн. Щедрое базовое оснащение.**

 **Нет выбора мотора и трансмиссии.**

месяцев после запуска «Гранда» подготовили рестайлинговый вариант «Компаса», кажущийся уменьшенной копией старшего брата. В первые месяцы продаж спрос на компактный «Джип» уверенно пошел вверх. И теперь его вновь намерены поставлять на российский рынок.

У нас, как и прежде, будет доступен только один вариант: с 2,4-литровым 170-сильным бензиновым мотором и вариатором. А вот для Европы предложат версию с 2,2-литровым мерседесовским турбодизелем, который в зависимости от степени форсировки развивает 136 либо 163 л.с.

Для знакомства были предоставлены только мощные дизельные модификации. Сначала предстояло преодолеть внедорожную трассу, построенную на фиатовском (итальянцы владеют 30 процентами акций американской компании) полигоне «Балокко», недалеко от Милана.

Получив команду маршала, отпускаю тугое (в пробках будет утомительно) сцепление и устремляюсь на первый участок – разбитую грунтовку. Сидящий рядом инструктор-итальянец сиял: «Посмотрите, какая плавность хода! Такие ямищи, а в салоне тряска теперь почти не ощущается! Ради этого мы почти полностью переделали ходовую часть: пружины, амортизаторы и даже сайлент-блоки – всё подвергли ревизии. К тому же в салоне стало заметно тише – мы доработали шумоизоляцию».

На разбитой грунтовке плавность хода неожиданно высокая.

ТЕПЕРЬ И С ДИЗЕЛЕМ



До недавних пор «Гранд Чероки» последнего поколения можно было приобрести только с бензиновым мотором V6 либо V8. Оба скромным расходом топлива не отличаются. Летом начнут продажи дизельной версии, которой на 100 км пути требуется в среднем 8,3 л. Трехлитровую V-образную «шестерку» для «Джипа» поставляет итальянская компания VM Motori. Двигатель развивает 241 л.с. и крутящий момент 550 Н·м, причем в диапазоне от 1800 до 2800 об/мин. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 8,2 с и достигает 202 км/ч.

Это все, конечно, здорово. Хуже, что покрытый железобетонными плитами подъем меня попросили объехать: дескать, слишком серьезное препятствие для «Компаса». А потом точно так же пришлось свернуть мимо сооружения, где более серьезные вседорожники «Джипа» испытывают на диагональное вывешивание. Затем мимо неглубокой водной преграды. Словом, никакого бездорожья – организаторы посчитали, что оно кроссоверу противопоказано. Напрасно! На мой взгляд, «Компас» с трансмиссией 4×4 и 205-миллиметровым дорожным просветом вне асфальта не должен выглядеть мальчиком для битья.

А может, итальянцы просто перестраховались? Ведь опыта общения с полноприводной техникой у них маловато, дороги общего пользования им ближе. Вот и сейчас сразу после полигонного «бездорожья» меня отправляют на скоростное шоссе, ведущее в Милан. Мол, оценишь динамику. Что же, динамика и впрямь хороша. Машина напористо разгоняется и позволяет легко поддерживать магистральные 130 км/ч. Внесенные в шасси изменения, бесспорно, улучшили управляемость и устойчивость в поворотах – в скоростных шпильках «Компас» больше не воспринимается слоном в посудной лавке. По ходовым качествам он ощутимо приблизился к японским и европейским конкурентам.



В Европе «Компас» предложат и в переднеприводной версии. Но к нам он, как прежде, пойдет только с трансмиссией 4×4.

ВНУТРЕННЯЯ КРАСОТА



Старый добрый «Джип-Рэнглер» тоже не обошли модернизацией. Правда, внешность трогать не стали: классика, она и есть классика. При доводке знаменитого вездехода основной упор сделали на интерьер, который коренным образом переработан. Бич предыдущей машины – теснота. Благодаря новой форме дверных панелей прибавилось места в ширину – водитель больше не бьется плечом о боковину. Полностью изменили центральную консоль, установили руль новой формы. Расширили уровень предлагаемого оборудования: наконец-то поклонники «Рэнглера» смогут купить машину с навигацией и климат-контролем.



И по внутренней отделке тоже: сиротливый интерьер остался в прошлом. Стильный и удобный в хвате многофункциональный руль, свежая центральная консоль с современной мультимедийной системой, новые дверные панели с мягкой отделкой – благодаря всему этому, а также улучшенной шумоизоляции салон стал восприниматься как более комфортный и дорогой. Отрадно, что нынешний «Компас» не дороже конкурентов с моторами схожего литража и автоматической трансмиссией: цена – от 1 210 000 рублей. Это позволяет предположить, что его рыночная судьба будет более благоприятной, чем у предшественника. ЗР



Откидная консоль с динамиками – кроссоверы других фирм столь необычных штучек не предлагают.

Новый интерьер выглядит приятнее и дороже.



ВОЗОБНОВИВ ЗНАКОМСТВО

Те, кто хоть раз видел «Пежо-308», узнает эту машину безошибочно. С обновленной версией пообщался **Сергей Канунников**. Фото «Пежо».

Еще раз положим рядом два фото – машины, на которой проехал 50 000 км, и нынешней, представленной весной 2011-го. Итак, чуть изменились фары и передний бампер (вернее, то, что нынче называют бампером, а по сути – вся передняя часть автомобиля до капота). С противотуманками теперь совмещены светодиодные дневные фонари. На крышке багажника сомнительной нужности хромированная полоска. Ошибиться в идентификации модели, мягко говоря, сложно. Но в три четверти выглядеть она стала чуть мягче, нежели прежде.

В салоне псевдоалюминий пластика, обрамляющего перекомпонованный блок управления «музыкой» и климатом, заменили черным лаком: солидно. На дорогих версиях из панели приборов поднимается дисплей. Навигация уже знает несколько языков, включая польский, но русскому не обучена. Надеюсь, пока. Согласитесь, родившимся в Калуге неприлично будет не знать родного. Кстати, Россия – шестой по значению в Европе потребитель «Пежо-308», ради нее стоит постараться.

Рестайлинг одновременно с самой популярной (более 60% продаж) модификацией, хэтчбеком, претерпели универсал (у него еще и измененные задние фонари) и купе-кабриолет 308 CC.

В остальном автомобили для российского рынка не изменились. Два знакомых бензиновых мотора развивают 120 и 150 л.с. Помимо дизельной 112-сильной версии обещают (правда, как-то неуверенно) 92-сильную модификацию. Продавать у нас «Пежо-308 GTi» с двигателем мощностью 200 л.с. пока не намерены.

В России и впредь будут делать автомобили с адаптированной подвеской, штатной защитой поддона картера, увеличенным бачком омывателя. Гарантия теперь не два, а три года, но при пробеге не более 100 000 км. Обновленные «пежо» появятся в июне, тогда же объявят цены. Не думаю, что есть повод их заметно повысить. ЗР


С черным лаком, обрамляющим блоки управления климатом и «музыкой», салон выглядит строже и богаче





Схема микрогибрида:
1a – блок управления;
1b – суперконденсатор;
2 – аккумулятор (12 В, 70 А·ч);
3 – контроллер устройства «старт-стоп»; 4 – генератор;
5 – дизельный двигатель.

НА БУКВУ «Е»

Компания «Пежо» внесла свой вклад в автомобильное языкознание, представив версию e-HDi, названную микрогибридом. Такой автомобиль с дизельным мотором удалось опробовать во Франции.

Он оснащен системой «старт-стоп», помогающей экономить топливо на светофорах и знакомой по другим моделям, но усовершенствованной. Двигатель выключается уже на скорости 20 км/ч, если рычаг коробки передач в «нейтрали». То есть машина подкатывается к светофору бесшумно и безвредно. При этом все включенные устройства, разумеется, продолжают работать. Суперконденсатор, накапливающий энергию, и управляющая им электроника объединены в устройство с не очень благозвучным для русского уха названием e-Booster.

Мотор пускается при нажатии педали сцепления (практически в пол, что поначалу смущает тех, у кого иной стиль переключения) всего за 400 мс. Вероятно, экономичностью и экологичностью такая версия действительно превосходит обычную, но нам этого почувствовать, скорее всего, не доведется: не приспособлена она ни к нашему климату, ни к городским реалиям.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	PEUGEOT 308 (5-дв. хэтчбек, некоторые модификации)		
	1.6 VTi 120	1.6 VTi 150	1.6 HDi FAP 112
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4276/1815/1498/2608		
колея спереди/сзади	1526/1521		
Объем багажника, л	348–1201		
Радиус поворота, м	5,4		
Снаряженная масса, кг	1287 (1312)*	1315 (1368)	1318
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8 (13,0)	11,5 (н.д.)	14,5
Макс. скорость, км/ч	195 (188)	214 (212)	190
Запас топлива, л	60		
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,1/9,3/6,6 (5,5/10,0/7,2)	5,2/9,4/6,7 (5,7/11,2/7,6)	5,4/4,0/4,5
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		дизельный
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, $см^3$	1598		1560
Степень сжатия	11,0	10,5	18,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	88/120 6000	110/150 6000	82/112 3600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 4250	240 1400–4000	270 1750–2000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	M5 (A4)	M5 (A6)	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/65R15	205/55R16	195/65R15

*В скобках – данные для машины с АКП.



Хромированная полоса на крышке багажника – спорное украшение 308-го.

PEUGEOT 308 – КАК ЛЮБИМЫЙ ФОКСТЕРЬЕР ПОСЛЕ СТРИЖКИ: СТАЛ НАРЯДНЕЕ И СВЕЖЕЕ, НО ОСТАЛСЯ ЗНАКОМЫМ И РОДНЫМ.

КОПИЯ В ЗАКОНЕ

В России появился еще один «китаец»: стартовали продажи «Хаймы». Пока предлагают только одну модель – «трешку». Что она собой представляет, рассказывает **Юрий Тимкин**. Фото **Георгия Садкова**.

Поездка по городу сопровождалась неизменными комментариями окружающих: «Смотрите, подделка под «Мазду»! Дизайн слизали почти один в один!». Внешне «Хайма-3» действительно напоминает маздовскую «трешку» прошлого поколения. Но говорить, что китайцы украли дизайн, некорректно. Ведь компанию из Поднебесной и «Мазду» роднят партнерские отношения – совместное предприятие создано еще в 1990-х.

Кстати, продаваемые у нас седаны и хэтчбеки «Хайма-3» произведены не в Китае, а в Карачаево-Черкесии, на заводе «Дервейс». Причем их собирают не из машинокомплектов, а по полному циклу – со сваркой и окраской кузова. Осмотрел его повнимательнее: хорошее лакокрасочное покрытие, равномерные зазоры. Да и двери захлопываются легко, без усилий.

Дизайн салона тоже заставляет вспомнить «Мазду», но только не «трешку», а старый вседорожник «Трибьют». Оформлен интерьер



Ну чем не «Мазда» прошлого поколения!



С виду интерьер неплох, даже симпатичен. Но только с виду.

Машине ценой более полумиллиона рублей такие щели явно не делают чести.

Приборы сильно бликуют на солнце.

Футляр способен приютить только малюсенькие очки.

Открывающая капот кнопка держится на честном слове.

неплохо, но собран… Щели неприлично большие. Возможно, наши мастеровые трудятся как следует, а детали изначально приходят с отклонениями от чертежей? Обтянутые кожзамом кресла смотрятся по нынешним меркам сиротливо, к тому же неудобны. Вовсе нет боковой поддержки, коротковата спинка, которая в верхней части так изогнута, что, усевшись, волей-неволей ссутулишься. В дальней дороге спина заноет.

Скрасить скверные ощущения должны, по замыслу авторов, натуральная кожа на руле, ручнике

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Haima 3

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4466×1730×1474
Колесная база, мм	2607
Колея спереди/сзади, мм	н.д.
Объем багажника, л	468
Снаряженная/полная масса, кг	1284/1665
Разгон 0–100 км/ч, с	14,8
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо/запас топлива, л	А92/55
Расход топлива: городской цикл/ 90 км/ч/110 км/ч, л/100 км	10,5/6,8/8,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,8 л, 82 кВт/112 л.с. при 6000 об/мин, 160 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; вариатор.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые; шины – 205/55R16.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Deluxe.

ЦЕНА: 519 900 руб.

+ Неплохая для «китайца» управляемость.

– Высокая цена.

и селекторе трансмиссии. Слабое утешение! Рулевое колесо регулируется только по углу наклона. И с о-очень большим усилием. Шумно работает вентиляция даже на минимальной скорости. Магнитола словно с блошиного рынка 1990-х: плоское звучание динамиков под стать только песням «Ласкового мая».

Пересаживаюсь на задний диван: просторно. Места хватает во всех направлениях. Поездку призваны скрасить подлокотник с двумя подстаканниками и шторка на заднем стекле. Объем багажника (468 л) чуть выше среднестатистического показателя для седанов гольф-класса, но дело портит небрежная отделка.

Без восторга сведя знакомство с новым продуктом из Поднебесной, замечу все же, что машины китайских фирм мало-помалу прогрессируют. Производители подтянулись в дизайне, теперь вот делают первые шаги в оснащении автомобилей современными устройствами. Еще недавно все модели снабжали исключительно механической трансмиссией, сейчас некоторые предлагают версии с автоматами, да не с покупными, а со своими – китайскими.

«Хайма» комплектует «трешку» вариатором (разработан бельгийской фирмой Punch), который выпускают в Китае. Работает он неважно: перемещение селектора из «паркинга» в «драйв» сопровождается хрустом,

На фоне большинства китайских аналогов управляется «Хайма-3» достойно.

толчками и... временным отключением звука радиоприемника. Под натужный вой 1,8-литрового 112-сильного мотора ускоряется машина вяло. Обгоны – целая эпопея! С механикой дело пошло бы явно веселее. Управляется «Хайма» неплохо: в поворотах надежно удерживается на траектории, кренами не досаждает. Тормоза надежно замедляют машину, привыкать к дозировке усилия на педали не требуется. Недаром к настройке ходовых качеств модели привлекали, говорят, специалистов из британской компании «Лотос». Жаль, они не научили подвеску «трешки» как



Коврик багажника скроен неудачно и топорщится по краям.

Условия обитания для задних пассажиров приемлемые.

следует фильтровать неровности. Если крупные и средние ямы машина проезжает без особых проблем, то на мелочовке неприятно трясет.

Словом, «Хайма-3» не самый совершенный автомобиль, многое надо улучшать. Тем удивительнее было узнать цену: седан с вариатором стоит 520 000 рублей. Для «китайца» гольф-класса оглушительно дорого. За эти деньги продают «Фольксваген-Поло Sedan» и «Хёндай-Солярис» с автоматом, в богатых комплектациях. Причем эти автомобили предлагают покупателю не только нарядную внешность, но и отточенные ходовые качества, выверенную эргономику и, что очень, очень важно, надежность. ЗР


Т349КХ 197 RUS
Volkswagen Russia www.volkswagen.ru



ДАЧНЫЙ ОТВЕТ

Лето в разгаре – как с комфортом увезти за город галдящую поросль и цветочную рассаду? Хорошо бы на минивэне. «Мазда» как раз начала продажи новой пятой серии, «Рено» продвигает «Сценик», а «Фольксваген» только-только поставил на учет первый в России «Туран» второго поколения. Все они прошли огонь полигоновских замеров и воду подмосковных дорог. Кому сыграли марш победы медные трубы, узнаете у **Михаила Гзовского**. Фото **Александра Кульнева**.



MAZDA 5

Минивэн на базе «Мазды-3» дебютировал в Париже в 2004 году. Модернизирован в 2008-м. Новое поколение представлено в Женеве прошлой весной.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,0 л (144 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Touring, Active.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный интервал – 12 месяцев или 15 000 км, 50 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 944 000–1 028 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 144 л.с., 5-ступенчатый автомат, Active, 1 028 900 руб.



RENAULT SCENIC

Однообъемник на шасси «Мегана» под именем «Сценик» показан в 1996 году. Второе поколение вышло в свет в 2003-м. Нынешнюю версию производят с весны 2009 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (110 и 137 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Authentique, Expression.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км либо 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 12 месяцев или 15 000 км, 128 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 746 000–891 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 138 л.с., вариатор, Expression, 891 000 руб.



VOLKSWAGEN TOURAN

Модель на основе «Гольфа» выпущена в 2003-м, пополнена вариантом «Кросс» в марте 2007-го. Модернизированная машина второго поколения показана в Лейпциге в 2010 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 и 1,4 л (105, 140 и 170 л.с.); дизельный, 2,0 л (110 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая, 6- или 7-ступенчатая роботизированная.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Trendline, Highline.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 12 месяцев или 15 000 км, 113 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 820 000–1 179 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,4 л, 140 л.с., 7-ступенчатая DSG, Highline, опции, 1 345 200 руб.

ЛАНДШАФТНЫЙ ДИЗАЙН

Красивому газону – красивое авто. В нашей троице машины на любой вкус. «Мазда», например, ассоциируется у меня с английским газоном. Никакой симметрии и острых углов, только природная гармония. Лучше всего «пятерка» смотрится в профиль: такой поясной линии в виде шикарной волны нет ни у кого из соседей. Еще бы! Этому стилю даже дали собственное имя – Nagare, «поток» в переводе с японского.

«Рено» тоже наряден, но по-своему, словно газон мавританский, засаженный разномастными растениями. Тут вам и броские декоративные вставки-треугольники в бампере, и вытянувшиеся до середины капота фары, и бумеранги фонарей. Не машина – пестрый луг! Жизнерадостный и совсем не чопорный.

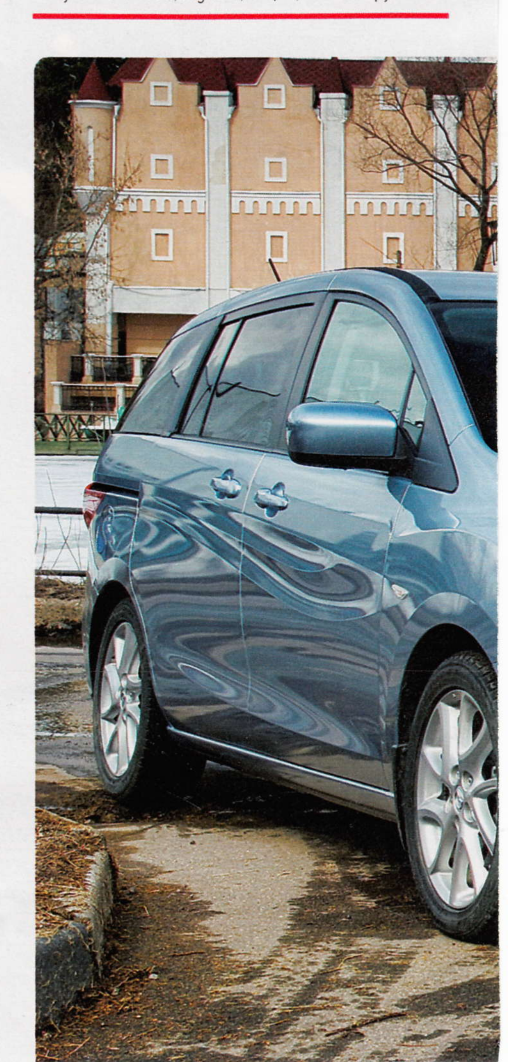
«Фольксваген» на фоне соперников скромен. Переходя на растительную терминологию, классифицирую «Туран» как газон спортивный. Сколько ни обходи его по периметру, никакого украшательства не найти, разве что светодиоды в головной оптике. Он правильно-прямоугольный и скучный, как футбольное поле за день до матча. Может, когда вспыхнет табло, а на траву выбегут команды, все изменится? Прежде чем пускать моторы, разберемся с внутренним убранством.

КОТТЕДЖ О ТРЕХ УРОВНЯХ

Главное – определиться, сколько пассажиров вы хотите увезти. К сожалению, семиместную версию «Гран Сценик» в России пока не предлагают, придется довольствоваться пятиместной. «Мазда-5» в любой комплектации хвастается третьим рядом сидений, а в «Фольксвагене» по немецкой традиции за возможность путешествовать всемером придется доплачивать.

Но и во втором ряду «Рено» не особо разгуляешься, хотя машина выросла в ширину и по базе в сравнении с предшественницей, а сиденья по отдельности сдвигаются назад на 130 мм. Вся штука в том, что ступни пассажиров с трудом умещаются под передними сиденьями, хотя по ширине и высоте претензий к салону нет.

С любопытством перебираемся в «Мазду». Интригует процесс: сдвижные двери с электроприводом – игрушка для взрослых. В детстве все облизывали металл на морозе, не веря, что язык прилипнет. Теперь некоторые отчаянные жаждут сунуть руку в проем и проверить – прищемит или нет? А если открыть крышку бензобака – снесет ли ее правая дверь? К чести японских инженеров и моей радости за любознательных коллег, эксперименты обошлись без жертв и повреждений.



Формально второй ряд «пятерки» двухместный. Потому как выпирающий центральный «пуфик» полноценным местом не назовешь да и по ширине салона «Мазда» уступает соперникам. Двоим же места достаточно во всех измерениях. Непривычны и не очень удобны откидные подлокотники вместо подштамповки на обивках дверей – ничего не поделаешь, сдвижная конструкция требует компромиссов.

«Фольксваген» наглядно демонстрирует, что пресловутый «квдратиш, практиш» – это действительно «гут». Высокая крыша, может, и не придает облику вэна стремительности, о которой так любят писать в пресс-релизах конкуренты, зато путешественникам в «Туране» раздолье. Особенно понравились сиденья с удобным профилем и широким диапазоном регулировок спинки. Среднее откидывается и превращается в столик. Уселись? Тогда в дорогу.

СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ

Впечатления от поездки до дачи тем приятнее, чем комфортнее автомобиль. «Мазда» больше подходит для ближней фазенды. Во-первых, водительское кресло бесхарактерное, с короткой подушкой, неохотно фиксирует тело в поворотах. А тут еще и скользкая кожаная обивка. Во-вторых, «пятерка» далека от идеала по части шумоизоляции. В движении, особенно по щербатому асфальту, гул шин заставляет повышать голос уже начиная с 50 км/ч. Хуже, что вы не только слышите шлепки шин по лужам, но и всем телом ощущаете все, что происходит под колесами. С ростом скорости ситуация чуть улучшается, «Мазда» становится помягче. При полной загрузке машина проседает сильнее соперников, так что

Обзор через крупные зеркала «Мазды» хороший, хотя они смещены к водителю больше, чем хотелось бы.



Видимость в наружные зеркала «Рено» не хуже, чем в «Мазде». Подголовники не так мешают при взгляде в салонное зеркало, как в японской машине.



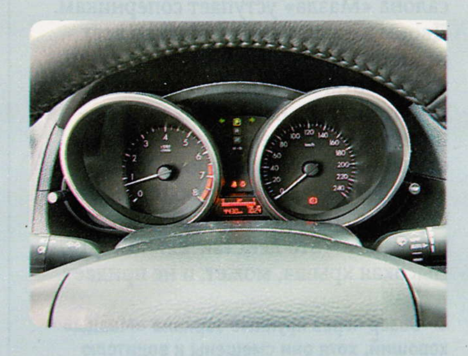
«Туран» понравился многоголосым парктроником, а вот зеркала маловаты. За передней стойкой легко спрятать легковушку.



MAZDA 5



Интерьер «пятерки» современен и стильно нарисован, но любителей мягких пластиков он вряд ли порадует.



На красивые приборы, исполненные в корпоративном стиле «Мазды», приятно просто лишний раз посмотреть.





Дизайн передней панели «Сценика» странен – первое время невольно вглядываешься в черную дыру напротив руля.

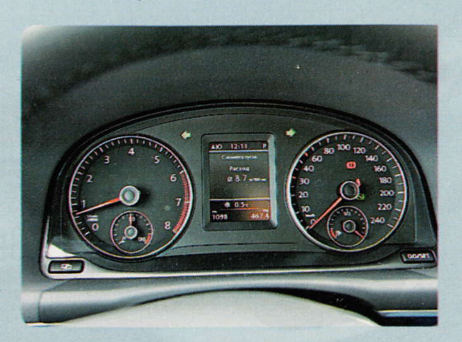


Приборы словно мультяшные. Зато подсветку можно менять на дневную и вечернюю, дизайн шкал тоже – в общей сложности предусмотрено шесть вариаций.





Интерьер «Турана» – образчик отличной эргономики. С точки зрения качества отделки немецкая машина тоже объехала «француза» и «японца».



«Туран»: приятно, когда ты с машиной на одном языке. Русификация маршрутного компьютера ныне в правилах хорошего тона.





Слева от руля, внизу, кнопки электроприводов (опция) боковых сдвижных дверей. Управлять ими можно и с брелока.

Пятиступенчатый автомат «пятерки» работает не слишком расторопно, но плавно. Узкий дисплей перегружен информацией.

Сидящему посередине пассажиру «Мазды» не позавидуешь – удобства не больше, чем на откидном стульчике в театре.







У «Рено», как, впрочем, и у двух конкурентов, систему стабилизации можно отключить.

Вариатор «Сценика» – бальзам для ускорения и ложка дегтя для ушей. Разгон неплох, но заунывный гул мотора надоедает.

Пассажиры второго ряда не смогут удобно разместить ступни под низко установленными передними сиденьями.







Управление освещением не меняется в немецких машинах десятилетиями. И ничего более удобного, на мой взгляд, пока не придумано.

На консоли «Фольксвагена» минимум кнопок и полная ясность. Навигация хорошо знакома с европейской частью России.

Путешественникам в «Туране» понравятся полноценные три места и откидные столики.



ПОДСОБНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Конечно же, перед покупкой стоит полазить по салонам, узнаете много интересного. Взять «Мазду». Тот самый центральный «пуфик», на котором неудобно третьему пассажиру сзади, можно использовать как тайник для мелочей. А если сложить его, то на ходу сумеете перебраться на третий ряд. Правда, здесь усядутся разве что дети до шестнадцати. К тому же для них не предусмотрены дефлекторы вентиляции. Так что «Мазда» – минивэн с посадочной формулой 4 + 3.

Напомню, «Рено» предлагает лишь пять мест. Зато сколько в нем тайников! Общий объем ниш под ногами задних пассажиров, выдвижных ящиков под передними сиденьями, бардачка достигает 86 л. Нетрудно и вовсе снять сиденья – получите совсем не лишние 200 л к полезному объему багажника.

Третий ряд «Фольксвагена» вместит даже двоих рослых мужчин, и здесь вполне можно усидеть до дальней дачи. Честные семь мест! Что особенно приятно, без ущерба для вместимости: мы намерили 428 л, это больше чем у «Рено» (384 л) и «Мазды» (368 л). Сиденья «Фольксвагена» тоже полностью съемные, причем сам процесс менее хлопотен, чем у «француза».


«Мазда-5»


«Рено-Сценик»


«Фольксваген-Туран»

грунтовка по дороге на дачу не для нее.

«Рено» – полная противоположность. Вопреки ожиданиям, не обнаружил мягких кресел, которые так любят французы. Здесь по-немецки жесткие сиденья с вращающейся рукояткой регулировки наклона спинки вместо прежней ступенчатой схемы. Но до немцев все же не дотянули: и профиль сиденья простоват, и поясничный подпор давит куда-то не туда.

Впрочем, с такой плавностью хода, как у «Сценика», и сидя на полу не расстроишься. Будто летишь на самолете, который лишь изредка подрагивает, входя в облачность. На такой машине можно мчать до дальней заимки часами. «Рено» не замечает дорожного мусора, и после «Мазды» кажется, что на взлете заложило уши. Но мы все-таки снизили оценку за шумность: в салоне постоянно докучают какие-то звуки – поскрипывает передняя панель, что-то бряцает в багажнике (нет-нет, не мангал и прочие атрибуты барбекю), на кочках звучно срабатывает подвеска.

«Туран» похож на бюргерский дом: никакой архитектурной анархии. Стоит занять место водителя, понимаешь – вот та планка, по которой станем мерить конкурентов. Великолепное кресло будто вылеплено под ваше тело. Причем с этим согласились все наши эксперты, а их «технические характеристики» (и вес, и габариты) существенно различаются. Эргономический порядок



позволяет за минуту разобраться со всеми кнопками и ручками. Редкий случай – обычно все же приходится полистать инструкцию.

И интерьер «Фольксвагена», бесспорно, ассоциируется с жилищем зажиточного бюргера. Вот уж где нет ни одного «сверчка». Едет «Туран» ожидаемо собранно, не раскачиваясь, но и не балуя пассажиров мягким прохождением неровностей. Мол, спать будете на природе, а пока нажмите-ка на газ!

ПРОЕЗД КРУГЛОГОДИЧНЫЙ

«Мазда» неожиданно отвечает на продавливание педали акселератора пробуксовкой даже на сухом асфальте. Ого, так мы спортсмены? Увы, пыл очень быстро угасает. С ростом скорости ускорение увядает, коробка передач не торопится с переключениями. В результате 144-сильная «Мазда» отстает от 137-сильного «Рено» и «Фольксвагена», у которого 140 сил. Быть может, «пятерка» достанет соперников в виражах? И здесь не все гладко. Машина рано начинает скользить наружу поворота передними колесами, кренится, обратная связь на легком руле недостаточна. Да и на прямых при высоких скоростях рыскает, не позволяя водителю расслабиться.

Кто это в зеркале заднего вида? В затылок «Мазде» дышит «Рено». Кто бы мог подумать, что этот

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	MAZDA 5	RENAULT SCENIC	VW TOURAN
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4585/1750/1615/2750	4344/1845/1678/2703	4397/1794/1674/2678
колея спереди/сзади	1530/1520	1546/1547	1541/1514
Объем багажника, л	426/1485 (VDA)	437/1837	695/1913 (VDA)
Радиус поворота, м	5,6	5,5	5,6
Масса снаряженная/полная, кг	1540/2220	1580/2149	1536/2150
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,1	10,6	9,5
Максимальная скорость, км/ч	186	190	202
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/60	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н.д./н.д./8,3	10,3/6,5/7,9	8,5/5,6/6,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1998	1997	1390
Степень сжатия	10,0	10,2	10,0
Мощность, кВт/л.с.	106/144 при 6500 об/мин	101/137 при 6000 об/мин	103/140 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Н·м	180 при 4500 об/мин	190 при 3750 об/мин	220 при 1500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А5	А6 (CVT)	А7 (DSG)
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,62/1,93/1,29/0,93/0,69/–/–/3,41	2,54–0,43	3,77/2,27/1,53/1,22/1,18/0,95/0,80/4,18
Главная передача	3,86	6,46	4,44/3,23*
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/50R17	205/60R16	205/55R16

Передаточные числа для I–IV/V–VII передач.



В пятиместной конфигурации багажник «Мазды» наиболее скромный. Зато при сложенных сиденьях двух рядов в ней можно увезти самые длинные саженцы.



«Сценик» короче «Мазды-5» на 241 мм, но багажный отсек «француза» при пятиместном размещении вместительнее.

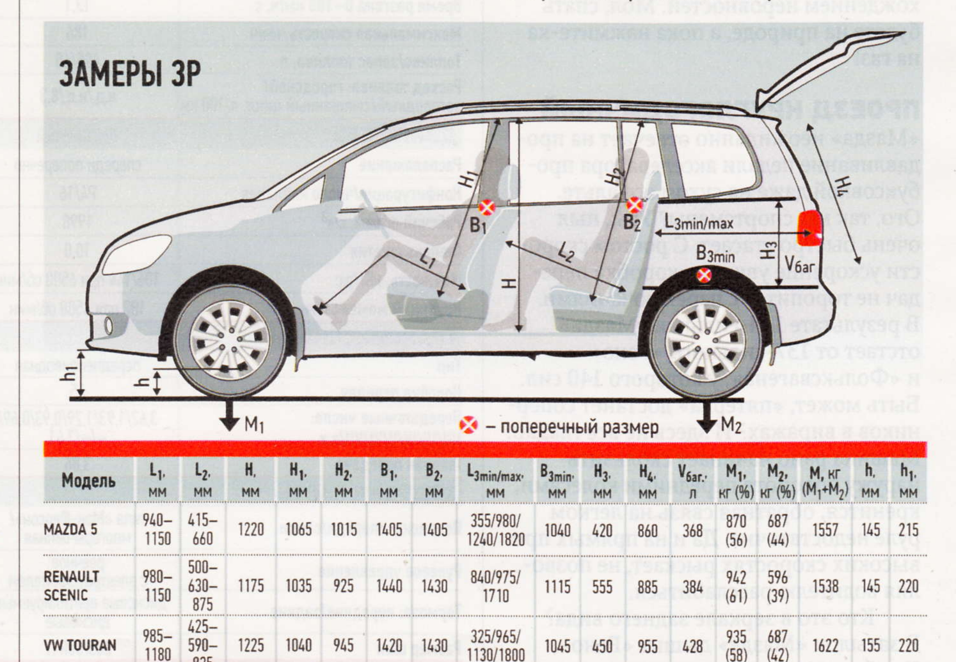


«Фольксваген» лидирует не только по объему багажника, но и по удобству погрузки. У него наиболее низкий пол и огромный проем пятой двери.

вальяжный «гран туризмо» в обличье минивэна способен на гоночные подвиги! И это при том, что его подвеска, донором которой послужил «Меган», на вид проста: сзади упругая балка, стабилизатора поперечной устойчивости нет. В виражах «Сценик» не так склонен к недостаточной поворачиваемости. Руль тяжелее и честнее по отдаче, при этом лишен маздовской нервозности. Правда, раскачивается «француз» сильнее японской машины.

Двигатели «Мазды» и «Рено» практически идентичны по объему, мощности и крутящему моменту. Субъективно «Рено» медленнее, хотя на самом деле это не так. Все дело в вариаторе, который держит мотор в узком диапазоне, максимально эффективном. Жужжание на 5000 об/мин как-то не ассоциируется с динамичной ездой. А если включить спорт-режим? Обороты подскочат на тысячу, и «Рено» станет... еще прожорливее! Хотя его заявленный средний расход меньше, чем у «Мазды»,

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h, мм	h_1, мм
MAZDA 5	940–1150	415–660	1220	1065	1015	1405	1405	355/980/1240/1820	1040	420	860	368	870 (56)	687 (44)	1557	145	215
RENAULT SCENIC	980–1150	500–630–875	1175	1035	925	1440	1430	840/975/1710	1115	555	885	384	942 (61)	596 (39)	1538	145	220
VW TOURAN	985–1180	425–590–835	1225	1040	945	1420	1430	325/965/1130/1800	1045	450	955	428	935 (58)	687 (42)	1622	155	220

в реальных условиях «Сценик» выпивал до 13 л на сотню, по утверждению маршрутного компьютера.

А вот и «великий эконом» – «Туран». Совсем недавно объем 1,4 л ассоциировался с плетущимися в правом ряду малолитражками. Попробуйте-ка догоните «Туран»! Оснащенный двойным наддувом, его TSI в сочетании с трансмиссией DSG хладнокровно «делает» «Мазду», а затем и «Рено». По итогам пятидневки «Фольксваген» «рисовал» на панели приборов расход менее 10 л бензина.

За рулем кажется – мчу в «Гольфе». На сброс газа в вираже машина отвечает подруливанием задней оси, и вот мы непринужденно занырнули в поворот. «Фольксваген» отменно стоит на прямой, а настройки электроусилителя настолько естественны, что на всякий случай перепроверил, не гидравлика ли создает это приятное, нарастающее усилие. Пожалуй, махну-ка в «Туране» на свои шесть соток!

***

Три минивэна, как и дачи, совсем разные. Уютный брус, модный хай-тек, просторный коттедж... Выбирайте по настроению и кошельку! **ЗР**

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка	(+)	(–)
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
MAZDA 5	7	8	8	8	9	8	8	9	8	7	8	8	8	8	8	8,0	Удачный салон-трансформер, практичные сдвижные двери, информативные тормоза.	Высокий уровень шума, бесформенное переднее сиденье, бюджетные материалы отделки.
RENAULT SCENIC	7	7	9	8	8	8	8	8	8	7	8	9	8	9	8	8,0	Отличная плавность хода в сочетании с понятной управляемостью, развитая сервисная сеть, хорошая обзорность.	Неинформативные приборы, разнообразные шумы в салоне, дефицит места сзади.
VW TOURAN	9	10	8	8	10	9	9	9	10	8	8	8	9	9	6	8,7	Безупречная эргономика, отменные сиденья, простор сзади (в том числе в третьем ряду), вышколенная управляемость.	Отсутствие запасного колеса, кусачая цена.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Nissan X-Trail 2.0 dCi

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4630×1785×1685
Колесная база, мм	2630
Колея спереди/сзади, мм	1530/1535
Объем багажника, л	479/1742
Снаряженная/полная масса, кг	1720/2170
Разгон 0–100 км/ч, с	12,5
Максимальная скорость, км/ч	183
Топливо/запас топлива, л	ДТ/65
Расход топлива: городской цикл/90 км/ч/110 км/ч, л/100 км	9,1/5,9/7,1

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. при 4000 об/мин, 320 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «Мак-Ферсон»/многорычажная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 225/55R18.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: LE.

ЦЕНА: 1 391 500 руб.

+ Запоминающаяся внешность, солидный интерьер, вместительный багажник.

– Задумчивый при старте автомат.

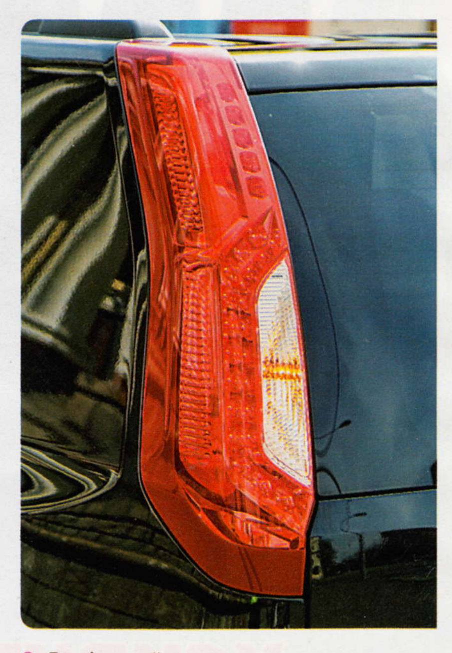
ЗАДАЧА НА ВЫЧИТАНИЕ

Поездка на модернизированном «Х-Трейле» заставила **Юрия Тимкина** обратиться к арифметике. Фото **Константина Якубова**.

Обычно буквой *X* обозначают неизвестную величину. Однако в обновленном кроссовере «Ниссан Х-Трейл» для меня ничего неизвестного нет. Ведь по большому счету это лишь слегка подретушированный автомобиль, запущенный в производство в 2007 году. Конструктивно машина не поменялась, новшества сосредоточены в дизайне экстерьера и интерьера. Они минимальны, но помогли освежить образ. Отличия чуть измененных ободов радиаторной решетки и бамперов сложно определить даже специалисту. Проще всего ориентироваться по светотехнике: при модернизации кроссовер получил фары со светодиодными ходовыми огнями – за версту видно! Заодно светодиоды теперь прописались в фонарях, так что обновленный «Х-Трейл» опознаешь и с тыла.

В салоне, на первый взгляд, все по-прежнему. Но, присмотревшись, замечаю: маленький оранжевый экранчик на панели приборов уступил место солидному дисплею, с которого гораздо удобнее считывать информацию. Передние кресла обрели новый фасон: теперь они мягкие, уютные... и более компактные. Сделав спинки тоньше, выкроили несколько сантиметров для ног пассажиров второго ряда. Кстати, задний диван в богатых версиях обзавелся подогревом – такую возможность далеко не каждый конкурент предоставит.

Но за все приходится платить. На первый взгляд, стоимость модернизированного «Х-Трейла» осталась на прежнем уровне. Базовая версия стоит 995 000 рублей вместо 990 000. Казалось бы, цена выросла чисто символически. Не тут-то было! Из стандартной комплектации вычеркнули противотуманные фары, легкосплавные диски, датчики света и дождя, ESP, круиз-контроль и кое-что по мелочи. А та версия, что прежде была базовой, теперь оценивается в 1 120 000 рублей. Получается, что машина реально подорожала более чем на 10 процентов. Такая вот арифметика. ЗР



Без фонарей со светодиодами сегодня не обходится ни одна современная машина.

Прежний экранчик супротив нового монитора – все равно что листовка против транспаранта.





ПОПАСТЬ В ЦЕЛЬ

«Пежо-407» и 607 отныне пройденный этап: в России стартуют продажи нового флагмана фирмы – модели 508, которая сменила обоих. Какой приманкой французы вознамерились подцепить на крючок покупателей из разных аудиторий, рассуждает **Михаил Гзовский**. Фото автора и «Пежо».



На момент выхода журнала российские цены модели 508 держали в секрете. В Европе машина стартует с 22 900 евро.

Глядя на эскизы, можно подумать, что господин Видаль – художник-фантаст. Да и слушать главного дизайнера «Пежо» очень увлекательно. «Седаны и универсалы должны уступить место более интересным силуэтам и идеям. Я пытаюсь представить, какой может быть машина для тех, кто вообще не любит автомобили и уже сейчас считает их пережитком» – такое мнение Жиль Видаль высказал всего пару лет назад! Тогда он еще работал на «Ситроене», рисовал новый С4.

«Пятьсот восьмой» – первая модель, за которую после перехода в «Пежо» формально отвечает Видаль. По иронии судьбы флагман выходит в свет именно в вариантах седан и универсал. Поставки последнего в Россию под вопросом, поэтому сосредоточимся на любимом у нас седане.

От мягкости и игривости Жиль Видаль со товарищи пожелал избавиться. «Пятьсот восьмой» от шляпы до ботинок строг, если не сказать – чопорен. Новинка на десяток сантиметров длиннее «четыреста седьмого» и почти на столько же короче «Пежо-607». Колесная база в сравнении с моделью 407 увеличена на 920 мм.

Распахиваю водительскую дверь и удивляюсь. Панель симметрична, в меру жесткое сиденье с выдвижным валиком подушки; климатик и монитор расположены безупречно; диаметр и сечение руля близки к идеалу; под правой рукой блок управления вспомогательной электроникой... Такое описание подходит для моделей известных немецких марок, не так ли? Здесь правит Ordnung – порядок! Но с французской чудинкой.

Например, если вы не поставили машину на электронный ручник (в дорогих версиях) и открыли дверь, то раздается устрашающее пиликанье сирены. Словно в недрах панели укрылась игрушечная полицейская машина – неровен час, арестуют! Специфически включаются режимы стеклоочистителя, алгоритм передвижения по меню навигации тоже требует привычки. Зато багажник седана отпирается с улицы, нажатием на цифру *0* между пятеркой и восьмеркой. Красивый ход.

Оснащена модель на славу: адаптивный дальний свет, доступ без ключа, пуск двигателя кнопкой, массаж в сиденье водителя – все это есть в списке опций. Как и доступ к Сети – куда же без нее сегодня! Бортовой блок Wi-Fi On Board обеспечивает одновременное подключение к беспроводному Интернету нескольким пассажирам.

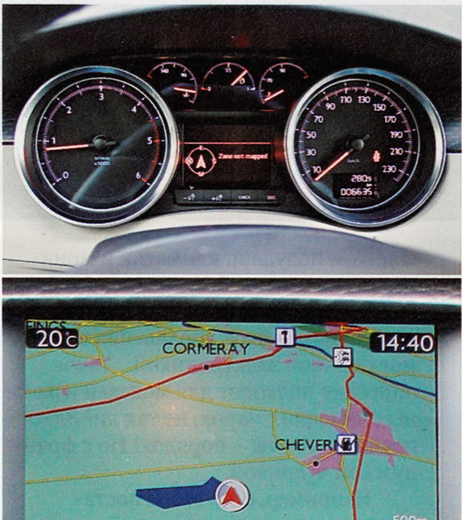
Для «пятьсот восьмого» предлагают четыре дизеля (112, 140, 163

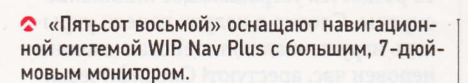


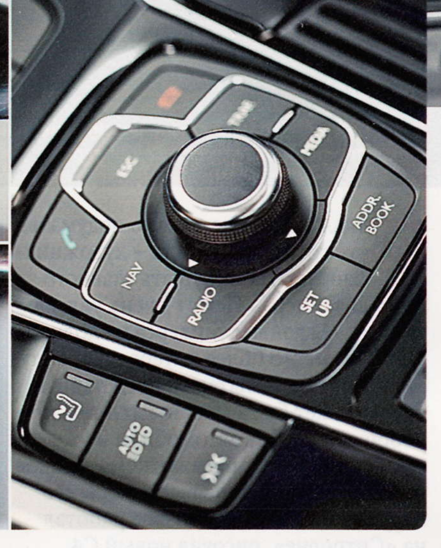


В гоночных традициях «Пежо» – указывать температуру масла в двигателе. Причем бегает стрелка этого прибора против часовой.

Под рычагом коробки расположен блок управления аудиосистемой и навигацией.







«Пятьсот восьмой» оснащают навигационной системой WIP Nav Plus с большим, 7-дюймовым монитором.

и 204 л.с.) и два бензиновых мотора (120 и 156 л.с.). Мне удалось опробовать на ходу три из них: два дизеля и бензиновый. Базовый 112-сильный мотор на тяжелом топливе даже в сочетании с 5-ступенчатой механикой эмоций не вызывает, хотя и разгоняет седан до сотни за 11 секунд с небольшим. Автомобиль требователен к дозировке тяги при старте и страдает ее нехваткой во время обгонов. Двухлитровый дизель мощностью 140 л.с. в сочетании с 6-ступенчатой механикой – другое дело. Машина не только почти на 2 секунды живее, но и обладает на 100 Н·м большим крутящим моментом, а потому переключаться можно через одну. Тем более что лишний раз втыкать скорость не хочется: избирательность невысока, фиксация нечеткая, ходы рычага велики. Может быть, французам стоит перестать выпускать механику самим? Доверили же автомат нового поколения AM6 японской «Айсин». Спроектирован он, по уверению «Пежо», не только для снижения выбросов CO_2, но и для улучшения динамики за счет быстродействия. Увы, такой машины в нашем распоряжении не было.

Но вернемся к моторам. Конечно, в России наибольший интерес вызовет 156-сильный (у нас – 150-сильный) двигатель. Пока это максимальное предложение в бензиновой линейке. Из опробованных моторов именно этот подходит седану лучше всего. Дело не только в отсутствии дизельных симптомов – вибрации на руле и довольно шумной работе на холостых оборотах. Бензиновый турбо выходит на пик момента в диапазоне 1400–4000 об/мин, поэтому переигрывает дизель даже в его коронной дисциплине – эластичности.

По второстепенным дорожкам среди зацветающих полей в долине Луары так и хочется лететь. И шасси «пятьсот восьмого», кажется, тоже настроено на полет. Машина не стремится уйти в занос, крены невелики, усилие на руле выверено, очень приятное впечатление

В отличие от «Ситроена-С5», с которым у «пятьсот восьмого» общая платформа, интерьер «Пежо» прорисован более сдержанно.

На поликарбонатной панели на уровне глаз водителя – информация о текущей скорости и ее ограничениях, а также подсказки навигации.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Peugeot 508	
	2.0 HDI	1.6 THP
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4792/1853/1456/2817	
колея спереди/сзади	1579/1552	
Объем багажника, л	515	
Снаряженная масса, кг	1430	1400
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,4	10,8
Макс. скорость, км/ч	210	218
Топливо/запас топлива, л	ДТ/72	А95/72
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,8/4,0/4,8	9,3/5,0/6,7
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см^3	1997	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	103/140 4000	115/156 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	320–340 2000	240 1400–4000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/ независимая многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/ дисковые	
Размер шин	215/60R16, 215/55R17, 235/45R18	

оставили почти немецкие по точности тормоза. Уверенность в поворотах объяснима и лучшей развесовкой, ведь на переднюю ось приходится меньшая на 12 кг в сравнении с моделью 407 нагрузка.

Едва ли не главное требование в классе больших седанов – комфорт. Мелкие неровности «Пежо» транслирует в салон, но серьезные сглаживает. Недурная плавность хода и отсутствие раскачки разрешают мчать на 508-м по нескольку сотен верст без усталости – проверено на себе. Коэффициент лобового сопротивления машины C_x = 0,26, что, естественно, сказывается на аэродинамических шумах, а точнее, гарантирует их отсутствие до приличной автобанной скорости.

На заправке под Парижем ко мне подошел солидный месье: «Красивая машина! Достойная и неброская. Стоит подумать над покупкой». Тут мне вновь вспомнился Жиль Видаль: «Намного сложнее создать автомобиль с прицелом на массовую популярность, нежели единичный умопомрачительный концепт. Сегодня нельзя ставить эксперименты на конвейер. Новинка должна точно попасть в цель. Промах обойдется очень дорого». По-моему, не промахнулись! ЗР


Сзади весьма удобно двоим взрослым. Необычное для этого класса предложение – опционный четырехзонный климат-контроль.

Солидный багажник нетрудно увеличить до 1381 л, разложив спинку, – теперь к вашим услугам абсолютно ровный пол.

PEUGEOT 508 УМЕРЕННО ВЕЛИК СНАРУЖИ, НО ПРОСТОРЕН ВНУТРИ. ПРАКТИЧЕН, НО КОМФОРТАБЕЛЕН. ОКАЗЫВАЕТСЯ, И ТАКОЙ КОМПРОМИСС МОЖЕТ БЫТЬ ПОЧТИ БЕЗУПРЕЧНЫМ.

«Пежо-508 SW» не только практичен (объем багажника – от 560 до 1598 л), но и элегантен.

ДОБАВИТ ОСТРОТЫ

В июне стартуют российские продажи «КИА-Пиканто» – самого компактного в семействе компании. **Владимир Соловьев** совершил пробный выезд в Рюссельсхайме. Фото автора.



Впервые я увидел новый «Пиканто» на подиуме в Женеве. Но блестевший под дождем на площадке у европейского научно-технического центра «Хёндай-КИА» в Рюссельсхайме, он смотрелся естественнее. Показалось даже, что в облике малыша появилась некая гордость – мол, не всем удается так быстро пройти путь от выставочного образца до серийного изделия!

Новый «Пиканто» остался верен геометрическим формам предшественника да и размерами почти не отличается от него, разве что стал на 6 см длиннее и чуточку ниже. Главное же его приобретение – стиль. Автомобиль получился интересным, в этом заслуга известного немецкого дизайнера Петера Шрайера, перешедшего в КИА из «Фольксвагена». Его команда выстроила в едином стиле весь модельный ряд, и «Пиканто», как самый маленький, его открывает.

Впрочем, в роли первооткрывателя этот КИА выступает и по отношению к конкурентам, подняв планку требований к городскому автомобилю весьма высоко. Взять хотя бы систему бесключевого отпирания дверей Smart Key с кнопкой пуска-остановки двигателя, активные подголовники, коленную подушку безопасности водителя,



Алюминиевые вставки на двухспицевом руле и передней панели образуют гармоничный ансамбль. Руль и передние сиденья подогреваются.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	KIA PICANTO	
	1.0	1.2
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3595/1595/1420/2385	
колея спереди/сзади	1415/1420	
Объем багажника (VDA), л	200	
Радиус поворота, м	4,9	
Снаряженная масса, кг	845	855
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,4	11,4
Максим. скорость, км/ч	153	171
Топливо/запас топлива, л	А95/35	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	5,0/3,8/4,2	6,8/4,7/5,5
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р3/12	Р4/16
Рабочий объем, см^3	998	1248
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	51/69 6200	62,5/85 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	94 3500	121 4000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	165/60R14, 175/50/R15	

подогрев передних сидений и даже руля, датчики парковки задним ходом и систему «старт-стоп», повышающую экономичность автомобиля.

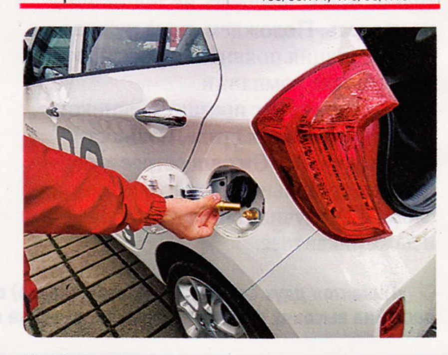
«Пиканто» нового поколения может оснащаться атермальным ветровым стеклом, защищающим от ультрафиолетового излучения, климат-контролем, электроприводом зеркал заднего вида, эскорт-подсветкой, убираемыми двойными держателями для стаканов с подсветкой, солнцезащитными козырьками с подсвечиваемыми зеркалами и индикатором оптимальной передачи, подсказывающим выбор наиболее экономичного стиля вождения. Отдельно стоит упомянуть аудиоаппаратуру: радио с системой RDS и CD-плеер с MP3, входы AUX, USB и подключение iPod, а в придачу голосовое управление Bluetooth.

Все это оборудование и гроша ломаного не стоило бы, будь в автомобиле тесно и неудобно. Однако же я комфортно устроился в водительском кресле, подогнал по высоте двухспицевый руль. Чтобы оценить вместимость, взял на борт еще трех пассажиров. Никто на жизнь не роптал и даже коленями не подпирали передних кресел, но на третий подголовник в спинке заднего дивана поглядывали с недоверием. «Третьего назад не берем – троим, если это не дети, сзади делать нечего!» – успокоил я коллег.

В самом деле, без оглядки на средний рост корейцев автомобиль оказался удобным и для людей более крупной комплекции. Четверо в салоне. За окном дождь – отличные условия для проверки эффективности вентиляции. Сколько бы мы ни дышали и на ходу, и на остановках, ветровое и боковые стекла оставались чистыми. Похвально.

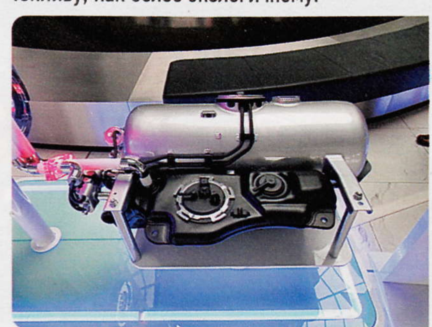
Похвально и то, что трехцилиндровый 69-сильный двигатель уверенно справлялся со своей работой. У меня не было поводов упрекнуть его в вялости. Конечно, я не ждал от «Пиканто» с таким мотором резвости спорткара, но машина разгонялась с полной загрузкой до заявленного максимума 150 км/ч и шла в потоке не хуже других, более сильных автомобилей. На высоких оборотах моторчик напоминал о себе характерным «трехцилиндровым» рокотком, но не более того. Во всяком случае ущербным я себя не чувствовал, даже гордился тем, что при прочих равных мой автомобиль меньше загрязняет окружающую среду.

Передачи переключаются четко, двигатель тянет даже на низких оборотах и при этом не требует много топлива. Что нужно еще горожанину? Ах да, автоматическую трансмиссию.



Для заправки газом следует навернуть переходник на газовый штуцер рядом с бензиновой горловиной.

Топливный блок битопливного «Пиканто»: бак и газовый баллон. Приоритет – голубому топливу, как более экологичному.





Есть и она в перечне опций, но только в паре с четырехцилиндровым двигателем. Жаль, поездить на таком авто не удалось. Подождем, пока нужная комплектация появится в российском пресс-парке компании.

В сравнении с предшественником малыш прибавил в стиле, мощности, экономичности. Он стал острее в управлении и стабильнее на трассе. Иными словами, получился привлекательнее и даже пикантнее.

Теперь все дело за ценой, по которой предложат это блюдо.

Хочется верить, что на нашем рынке появится и версия с битопливным двигателем, работающим как на сжиженном газе, так и на бензине. В богатой газом России этот аппарат мог бы послужить примером экологичности.

Будет ли так на самом деле и сколько запросят за пикантного горожанина, узнаем еще до выхода следующего номера «За рулем». **ЗР**

«Пиканто» двух поколений. Новый (справа) выглядит более стильно, но и «старушка» достойна высоких похвал: за семь лет выпуска в мире продано более 1,1 млн. машин.





Моторный отсек может принять трех- или четырехцилиндровый двигатель мощностью от 69 до 85 л.с., включая битопливный, работающий на сжиженном газе и бензине.

Дизайн автомобиля утратил характерные корейские черты. Пришедший из «Фольксвагена» Петер Шрайер, нынешний главный дизайнер КИА, довел облик малыша до европейских кондиций.

Динамичный и экологичный – вот главные характеристики «Пиканто», призванного жить и работать в современном городе.





Генеральный менеджер европейского отделения КИА по силовым агрегатам Сихун ЛИ (Sihun Lee)

На «Пиканто» устанавливаются новые двигатели семейства «Каппа». Самый мощный – 4-цилиндровый объемом 1248 см^3, 85 л.с. Трехцилиндровый объемом 998 см^3 имеет две версии: бензиновую и битопливную (сжиженный газ + бензин). Бензиновый мотор развивает мощность 69 л.с., битопливный – 82 л.с. Все двигатели выпускают в Корее; они оснащены бесступенчатой регулировкой фаз газораспределения (D-CVVT). Другие особенности – не требующая ухода на протяжении всего срока службы цепь ГРМ, поршневые кольца и клапанные пружины с антифрикционным покрытием – в совокупности помогли значительно снизить уровень эмиссии в атмосферу. У всех новых «пиканто» выброс CO_2 составит 95–105 г/км.


У219КК 190 RUS
FREELANDER 2



ТРИ ВОЗРАСТА ПОЛНОПРИВОДНЫХ

Красивый, мощный, комфортный, практичный. Каждый из кроссоверов теста отвечает по крайней мере одной из этих характеристик. Какой именно, выяснял **Сергей Воскресенский**. Фото **Константина Якубова**.



Infiniti EX37

Дебют EX35 состоялся осенью 2007-го, в 2009-м модель получила новый мотор и индекс.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 3,7 л (330 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 7-ступенчатый автомат, полный привод с муфтой в передней оси.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Elite, Hi-Tech.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 10 000 км или 6 месяцев, 10 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
2 043 500–2 185 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
3,7 л, 330 л.с., 7-ступенчатый автомат, комплектация Elite, 2 043 500 руб.



Land Rover Freelander

Второе поколение кроссовера появилось в 2006-м, в 2010-м автомобиль обновили.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 3,2 л (233 л.с.); дизельный, 2,2 л (150 и 190 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатые механика или автомат, привод полный, с подключаемой через электронную муфту задней осью.

КОМПЛЕКТАЦИИ: E, S, SE, HSE.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 24 000 км или 12 месяцев, 34 дилерских центра.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 233 000–2 101 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,2 л, 233 л.с., 6-ступенчатый автомат, комплектация HSE, опции, 2 149 600 руб.



BMW X3

Новое поколение кроссовера представлено в 2010-м, в том же году начали продажи в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,8 и 3,5 л (258 и 306 л.с.); дизельные, 2,0 и 3,0 л (184 и 258 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механика, 8-ступенчатый автомат; привод полный с электронной муфтой в передней оси.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Urban, Lifestyle, Exclusive.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 20 000 км или 12 месяцев, 55 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 795 900–2 130 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 306 л.с., 8-ступенчатый автомат, комплектация Exclusive, опции, 3 149 900 руб.

Как ни крути, но даже с трехлитровыми моторами они – обычные кроссоверы, беспомощно вязнущие в тяжелом мокром снегу. Это не их стихия. Какое там бездорожье, когда у одного клиренс едва ли не меньше, чем у обычного легкового автомобиля! Всего 140 мм, да и те с натяжкой. Таков заднеприводный «Инфинити-EX37» с подключаемой через электронную муфту передней осью, мощнейшим (330 л.с.!) двигателем и аж 7-ступенчатой автоматической коробкой.

Под капотом БМВ-X3 «каких-то» 306 «лошадей», да и внешне немецкий кроссовер менее бросок. Правда, технически X3 подкован основательнее: 8-ступенчатый автомат, турбонаддув, регулируемые настройки руля, мотора, жесткости подвесок, огромное количество других нужных и не очень опций. Но и ценой «баварец» минимум на миллион рублей опережает остальных.

Что же тогда остается немного чопорному и сдержанному, но по-своему очень симпатичному образцу английского стиля? У «Фрилендера» скромный на фоне конкурентов мотор (233 л.с.), обычный 6-ступенчатый автомат. Зато есть навигация и всевозможные ухищрения по части проходимости. На бездорожье он по определению обязан быть лучше других.

ПО РАНЖИРУ

Внутри «Ленд-Ровер» старомоден. Тяжелая на вид однотонная центральная консоль. Комбинация приборов с неказистым шрифтом. Недорогой пластик, слишком массивный руль, простенькие зеленоватые экранчики небольших монохромных дисплеев. Даже оцифрованные по окружностям крутилки климатика, в целом логичные и удобные, кажется, достались «Фрилендеру» в наследство из прошлого.

Но плюсы есть. Например, высокая посадка настоящего вседорожника, удобное кресло, запас пространства по бокам и над головой, в том числе сзади. Система настроек проходимости, хорошая обзорность через крупные и грамотно расположенные наружные зеркала.

«Инфинити-EX37» – модный франт. Кожа, яркие шкалы приборов и дисплеев, функциональная центральная консоль. Жаль, нет в этой насыщенной комплектации навигатора.

Красиво, но сидеть тесно и спереди, и сзади. К тому же в излишне мягком кресле тонешь, не ощущая четкой позиции относительно руля. Близкая стойка ветрового стекла мешает обзору.

БМВ-X3 скроен лучше, начиная с вроде бы обычного, но идеального по профилю и размерам водительского кресла и заканчивая каждой стрелочкой в приборной комбинации. Хотя мне не понравился электронный джойстик управления коробкой – если не переведешь на него взгляд, не выбрать нужного режима.

Высоко оценю наличие трех вариантов работы мотора, трансмиссии и шасси, системы, проецирующей информацию на ветровое стекло, многофункциональной камеры заднего вида.

В ЗОНЕ ДОСТУПА

Двигатель БМВ-X3 напористый, даже резковатый: прикасаешься к акселератору – и машина рывком устремляется вперед. Автомат приветствует такую езду, мгновенно находя нужные передачи. Иногда, при переключениях вниз, – рывком, по-спортивному жестко. Зачем БМВ еще режимы *Sport* и *Sport+*, когда агрегат и так отлично справляется?

Настройки заметно меняют управляемость: машина становится еще более слитной и упругой, амортизаторы не допускают теперь даже намека на крен кузова. Вариант *Normal* – как раз для наших дорог, разве что автомобиль жестковат на мелких ямках, швах и сколах асфальта. С большинством остальных неровностей подвески БМВ справляются, хотя иногда и потряхивают ощутимо, намекая на спортивный характер.

Картину дополняют отличные тормоза и... неожиданный шумовой фон: аэродинамика! На 120–130 км/ч в салоне появляется гул, заставляющий


LAND ROVER
У219КК 190
К336ХУ 199
А 167МА 190 RUS

INFINITI EX37





Как же заманчиво изучать премудрости интерьера EX37! Особенно хороша, удобна и насыщенна центральная консоль.

Приборная комбинация «Инфинити» и выглядит жизнерадостно, и читается хорошо.







«Фрилендеру» почти нечего противопоставить задорному оформлению EX37. Разве что подлокотники да простор, обрамленный стремительно устаревающим классицизмом.

Приборы «Фрилендера» словно из прошлого века. Когда-то такие были очень модны.

BMW X3 xDrive35i



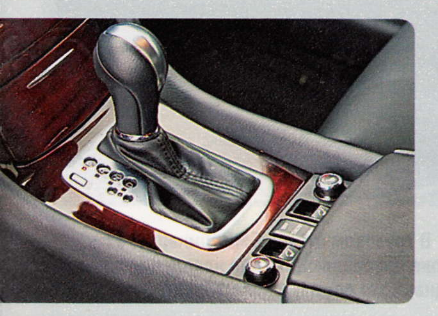


БМВ-Х3 строг и немного отстранен, но продуман и удобен. Чего стоят хотя бы подколенные подушечки для водителя и пассажира.

Традиционный набор цифр и круглых шкал в БМВ, по-моему, нуждается в эмоциональной поддержке.

Тесно коленям и ступням, мало высоты: «Инфинити» – автомобиль для индивидуалистов.





Управление 6-ступенчатым автоматом «Инфинити» традиционно и логично, есть ручной режим. Тут же крутилки подогрева передних сидений.

С небольшими оговорками насчет входа-выхода (ступни застревают в проеме) «Фрилендер» предлагает очень неплохой комфорт сидящим сзади.

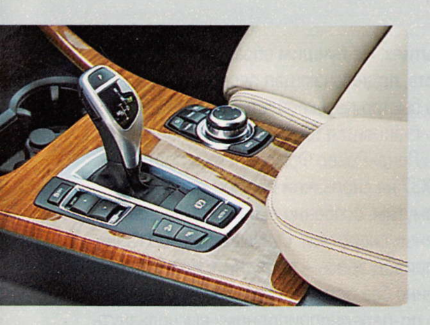




Перед рычагом автомата «Фрилендера» – колесико, отвечающее за настройки трансмиссии.

У БМВ со входом-выходом все хорошо, а вот подушка заднего дивана лежит слишком низко.





В БМВ управление коробкой заумное и сложное. Джойстик требует строгого соблюдения правил: чуть что не так – раздается фраза типа «Game over».





Еще один очаг эгоизма «Инфинити» – совсем мелкий багажник, хотя под фальшполом лишь докатка.



Просто, рационально, удобно, да и запаска у «Фрилендера» полноценная.



В грузовом отсеке БМВ шикарно, есть даже направляющие для крепления груза. Однако это опция, а запаски нет.

ПОДКЛЮЧЕНИЕ СТРОПТИВОГО

Снег, лед, покрытые талой водой проплешины асфальта. У всех машин есть электронные системы, старательно притупляющие чувство опасности, но хочется попробовать, как они ведут себя, выведенные из состояния стабильности и равновесия.

БМВ-Х3 – лучший. Главное – не заиграться с выбором настроек и режимов, а по старинке отключить систему стабилизации, о чем БМВ заботливо сообщит на экране. После этого на льду и снегу он превратится в резкое, но послушное существо, управлять в скольжении которым одно удовольствие. Точное рулевое управление, отменная обратная связь, прогнозируемое поведение. Перебрать скорость легко, и тогда мощная машина быстро выходит из-под контроля.

«Инфинити-ЕХ37» очень заднеприводный. Поэтому иногда, отключив электронику, поворот удается пройти особенно эффектно, используя всю мощь мотора. Хотя чаще автомобиль настолько резко и непредсказуемо реагирует на действия рулем и газом, что только держись. Расслабиться на скользкой дороге в таком режиме невозможно: рыскает, особенно на рыхлых покрытиях. Не лучшим образом ведет себя и муфта, подключающая переднюю ось: очень быстро перегревается, тогда «Инфинити» становится только заднеприводным.

«Ленд-Ровер Фрилендер» в противовес ЕХ37 на скользкой прямой дороге невозмутим, особенно если не превышать разумных скоростей. Сказывается, что главный привод здесь – передний. Но в вираже, особенно без должной тренировки, на нем легко по-переднеприводному выскользнуть наружу. И ведь ничего особенного здесь не предпримешь, разве что пользоваться возможностями мощного двигателя как можно аккуратнее.



повышать голос. Впору обрушиться с критикой, тем более что двигатель на этом фоне почти не слышен.

Многого ждешь и от «Инфинити», ведь по виду и заводским характеристикам это ураган. Но вопреки надеждам он озадачивает зазором между действиями водителя и откликами машины. Давишь на тормоз – педаль безвольно уходит вниз, без всякой реакции на колесах. Акселератор тоже запаздывает. Продавишь его примерно на треть – тогда, словно спохватившись, двигатель и трансмиссия наконец взорвутся должным темпераментом.

Иное дело, если заранее переведешь селектор автомата в положение *DS*. Мотор оживает, являя должную агрессивность. Сочный, басовитый рев, отсечка на 7200 об/мин, да и напор такой, что автомат едва успевает переключаться. EX37 становится резким, стремительным, упрямым. На высоких скоростях машина ведет себя нервно, рыская на неровностях в поворотах. Подвески работают не лучшим образом: жесткие, короткоходные, к тому же посредственно держат удар. О комфорте и энергоемкости придется на время забыть. Единственное преимущество «Инфинити» над остальными – отменный акустический комфорт.

У «Фрилендера» по-настоящему комфортные подвески, не боящиеся большинства колдобин. С ними «фри» справляется играючи. Чуткие тормоза, высокий акустический комфорт,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

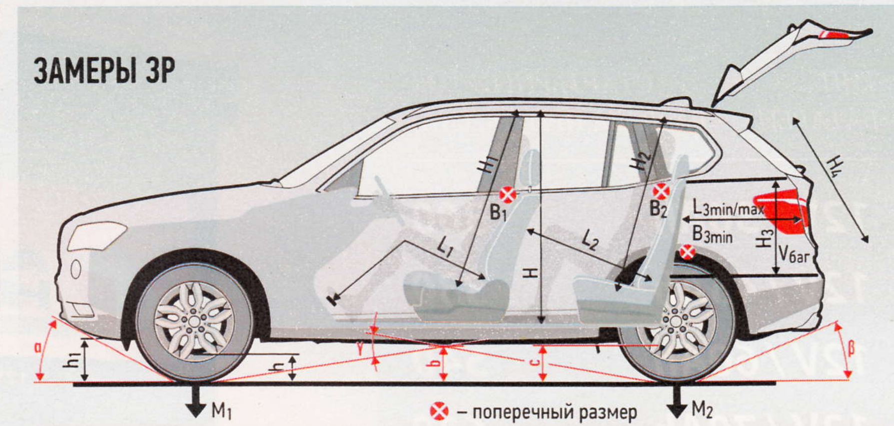
МОДЕЛЬ	INFINITI EX37	LAND ROVER FREELANDER i6	BMW X3 xDrive35i
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4635/1800/1600/2800	4500/1910/1740/2660	4648/1881/1661/2810
колея спереди/сзади	1540/1545	1611/1624	1594/1610
Объем багажника, л	340/1175	405/1670	550/1600
Радиус поворота, м	5,7	5,7	6,0
Масса снаряженная/полная, кг	1870/2350	1775/2505	1805/2365
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,4	8,9	5,7
Максимальная скорость, км/ч	240	200	245
Топливо/запас топлива, л	А95/80	А95/70	А95/67
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	16,0/8,6/11,3	15,5/8,1/11,2	11,2/7,4/8,8
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	Р6/24	Р6/24
Рабочий объем, см^3	3696	3192	2979
Степень сжатия	11,0	10,8	10,2
Мощность, кВт/л.с.	243/330 при 7000 об/мин	171/233 при 6300 об/мин	225/306 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	361 при 5200 об/мин	317 при 3200 об/мин	400 при 1200–5000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А7	А6	А8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,92/3,19/2,04/1,41/1,00/0,86/0,77/–/4,04	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/–/–/3,39	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,30
Главная передача	3,13	3,75	3,39
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/многорычажная	типа «Мак-Ферсон»/типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние и задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	225/55R18	235/55R19	225/60R17

который, как и у БМВ, пусть не идеален, зато ровен во всем скоростном диапазоне. Даже двигатель, уступающий по силе конкурентам, в работе логичен и удобен. По чуткости к командам водителя лишь «баварец» напористее. Поэтому стряхнем с «англичанина» вековую пыль старины: на дороге он выглядит легким, подвижным и сбалансированным. Только управляемость подкачала: слишком легкий, без должной обратной связи руль, приличные крены кузова.

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры ЗР)

Модель	a*, мм	b, мм	c, мм	α, °	β, °	γ, °
INFINITI EX37	140	155	140	16	21	13
LAND ROVER FREELANDER i6	215	235	210	32	35	19
BMW X3 xDrive35i	200	215	200	26	24	17

*a = h.



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	B1, мм	B2, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H3, мм	H4, мм	V6аг., л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M, кг (M1+M2)	h, мм	h1, мм
INFINITI EX37	950–1170	595–860	1185	965	960	1390	1370	785/1715	1070	375	810	264	1027 (54)	879 (46)	1906	140	210
LAND ROVER FREELANDER i6	950–1155	630–860	1195	1005	1005	1465	1460	900/ 1600	1005	410	840	316	1135 (58)	834 (42)	1969	210	365
BMW X3 xDrive35i	985–1180	625–880	1175	1000	970	1455	1420	945/ 1745	1100	495	910	376	1003 (51)	964 (49)	1967	200	310

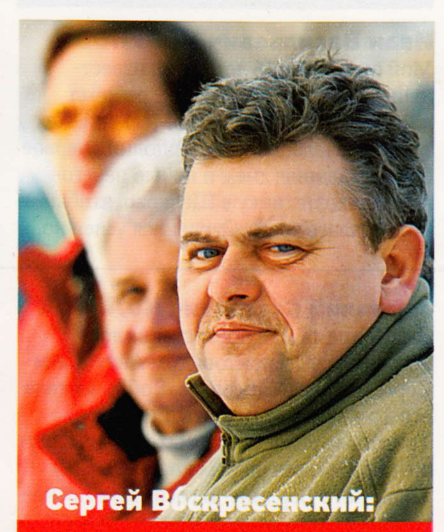


С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПРАКТИЧНОСТИ

Конечно, БМВ-Х3, особенно в таком оснащении, – настоящий премиум: достаточно взглянуть на количество да и качество дополнительного оборудования. Но даже и без него трудно представить ситуацию, в которой автомобиль не умел бы быстро и правильно ездить, отлично управляться, радовать практичностью салона и багажника. Хотя он и не идеал, но в первую очередь вызывает уважение и только потом – критику.

Кто бы мог подумать, что не самый яркий внешне «Ленд-Ровер Фрилендер» уверенно займет второе место! Практичность и комфорт, подкрепленные гармоничностью, всегда в цене.

«Инфинити-ЕХ37» отнюдь не промах, по крайней мере в том, что касается начинки и идеологии, да и современнее он «Ленд-Ровера». Жаль, что, увлекшись яркостью красок и возможностей, создатели автомобиля упустили из виду удобство и практичность да и ездить машину как следует не научили. А любить только глазами невозможно. **ЗР**



Сергей Воскресенский:

«Я за разнообразие – за то, чтобы автомобили не становились одинаковыми, пусть даже в ущерб отдельным свойствам и характеристикам. Конечно, высокоинтеллектуальный и напичканный всем необходимым БМВ-Х3 хорош. Но мне понравился и «Фрилендер» – какой- то он домашний. А вот «Инфинити-ЕХ37» – красивая, но, увы, непрактичная с разных точек зрения машина».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Плюсы	Минусы	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
INFINITI EX37	8	8	7	8	7	7	8	7	8	9	7	8	6	7	8	Стиль, хорошая эргономика, акустический комфорт, высокие возможности мотора.	Посредственные обзорность, привод тормозов, плавность хода, мал дорожный просвет, автомобиль неудобен для пассажиров и багажа.	7,5
LAND ROVER FREELANDER	8	8	9	9	8	8	8	8	8	8	9	8	8	8	9	Удобен для пассажиров и груза, хорошие плавность хода, обзорность и звукоизоляция.	Невыразительный интерьер, не всегда удобная управляемость.	8,3
BMW X3	9	9	8	9	8	8	10	9	9	8	8	9	8	9	7	Удобен для водителя, пассажиров и грузов, отлично и современно оснащен, отменные ездовые возможности.	Шум на высокой скорости, отсутствует запаска.	8,5

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

НИКОГО НЕ ЗАБЫЛИ

В прошлом, майском номере мы вернулись к письмам о военных шоферах и, читая их, в который уже раз посетовали на нехватку журнальной площади. Именно из-за этого не смогли в год юбилея Победы публиковать воспоминания о танкистах, которые вне рамок конкурса поступали в редакцию. В этом номере, когда отмечается 70-летие начала Великой Отечественной войны, мы отдаем дань их мужеству, умению управлять грозными тяжелыми машинами в огне сражений.



Иван Васильевич КОРУНОВ

Мой отец уже в 16 лет водил известный тогда трактор ХТЗ – он работал в Лотошинской МТС, под Москвой. Как только началась война, выполнил первое боевое задание: днем и ночью перегонял сельхозтехнику в Щелково, чтобы не досталась врагу. Справился успешно. А 22 февраля 1942 года, пережив трехмесячную оккупацию, ушел на фронт. Короткое обучение, и он уже водитель танка БТ-7 на фронте под Ржевом. Многие его товарищи навсегда остались там. Отца бог хранил. Два его танка один за другим подбиты, ранение, но он оставался в строю. Потом краткосрочные курсы, и отец уже механик-водитель Т-34, с которым участвовал в великом сражении на Орловско-Курской дуге. Рассказывал, какой это был кошмар: в день по пять-шесть атак! Раскаленный металл, дикая жара, кругом кровь и смерть. Господь и здесь сберег его. «Вражеский снаряд, – вспоминал он, – попал между «ленивцем» (направляющее колесо) и первым катком. Броня выдержала, но осколок перебил ногу». После второго попадания танк загорелся. Товарищи с трудом вытащили отца – он был без сознания, с ожогами. В госпитале смогли поставить его на ноги, а дальше – бои на западном направлении, ускоренные офицерские курсы, где прошел подготовку на механика-водителя самого мощного в нашей армии ИС-2. С ним воевал за освобождение Польши, участвовал в боях за Берлин. Немного пришлось повоевать в американских и английских танках «Шерман», «Валентайн», «Черчилль», но отец был невысокого мнения о них. Говорил, «тридцатьчетверка» лучше.

Вернулся домой с орденами Боевого Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги» и многими другими.

В мирной жизни снова стал трактористом, построил дом, вырастил меня и сестру Надю, но нездоровье и ранения не давали покоя. Пришлось ампутировать ногу, потом потребовалась операция на горле, но мужество не покидало его. Отец умер в конце января 1992 года. Вспоминая о нем, всегда думаю, какими стойкими и преданными людьми были наши отцы и деды, победившие в такой войне.

Спасибо, что иногда пишете о танках.

Василий, сын, подписчик «За рулем» с более чем 30-летним стажем.

Анатолий Сергеевич КОЛОСОВ

В свое время мне посчастливилось встречаться с фронтовиком Анатолием Сергеевичем Колосовым. Война застала его в экипаже «тридцатьчетверки». Трижды горел в танке, выходил из окружения. Не один раз был ранен, войну закончил в Берлине. В госпитале познакомился с медсестрой Марией Денисовной и прошел с ней жизненный путь до конца. Такая вот судьба человека.

Родился он в 1918 году, в небольшой деревне под Тверью. В семье был третьим, самым младшим ребенком. С 1933 года Анатолий живет в Калинине (Тверь), а потом переезжает в Москву, где поступает в техникум. Еще не успев получить диплом, призывается на службу в армию, в танковые войска.

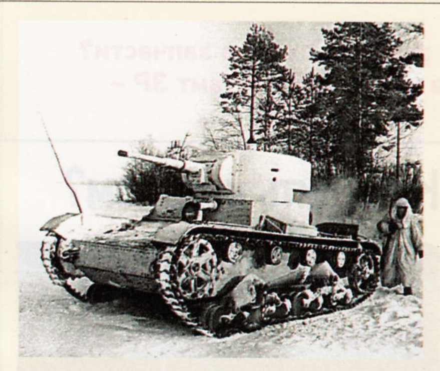
Получив специальность радиста-пулеметчика, попадает на западную границу, в район Львова, в танковую роту братьев Михеевых на танках БТ-26. Командирами девяти танков были братья Михеевы, а старший, Владимир, командовал ротой. За несколько



месяцев до начала войны она получила новейшие Т-34.

Мне удалось познакомиться с людьми, близко знавшими Анатолия Колосова, что дополнило собственные впечатления от встреч с ним.

Из воспоминаний Анатолия Сергеевича: «Объявили тревогу, и наш экипаж приготовился к бою. А кругом неразбериха. Взрывы, стрельба, никто не знает, началась ли война, или это провокация. Смотрим, по полю ползут три серые коробки. Танки! Из них бьют прямо по нашей «тридцатьчетверке». Попадают, но, видимо, снаряд срикошетил. Мы ответили бронебойными: у одного башню повредили, второй гусеницу потерял, а третий развернулся – и ходу. На въезде в один из бесчисленных хуторов с чердака по нашему танку полоснула пулеметная очередь (бандеровцы начали уже действовать). Люки были открыты, но, к счастью, никого не задело. Командир приказывает: «Колосов, разберись!». Был я самым худым в экипаже. Выбрался из-под танка и ползком к цели. А с собой всего-то одна «фенька» – граната Ф-1. Прокрался в хату – никого. Только на чердаке молотит пулемет. Меня стрелок заметил, когда я уже влез на чердак. Показываю ему гранату: дескать, если дернешься,





Т-26 – самый массовый советский танк начала войны.

КВ-2 со 152-миллиметровой гаубицей наводил страх на вражеские части.

вместе взорвемся. Скоро и ребята подоспели. Командир говорит: «Молодец, Колосов! Пленного взял!».

Первую боевую медаль Колосов заслужил уже в июле 1941 года.

Из воспоминаний Анатолия Сергеевича: «Как-то при отступлении в болоте увидели застрявший танк Т-34. Проверил – солярка есть, машина исправна, боекомплект на месте, только экипажа нет. Докладываю командиру, он приказывает: «Вытащи танк и роту догоняй!». Я радист-пулеметчик, но мы все в экипаже хорошо обучены и можем заменить друг друга. Ушла рота, а мне в помощь только топор да лопата. Настелил гать из бревнышек и выехал из топкого места своим ходом. Через несколько часов догнал роту, и в ней стало не 10, а 11 машин. На это обратил внимание штабной командир, проверявший отступающие части. Узнав, откуда лишний танк, он сразу вручил мне медаль. Тогда такое было возможно. Почти как в кино».

Хорошей машиной была «тридцатьчетверка», но, случалось, не выдерживала и она. Покинуть горящий танк под ураганным обстрелом удавалось далеко не всем.

Из воспоминаний Анатолия Сергеевича: «Приходилось мне несколько раз спасаться из горящего танка. Металл раскален, дышать нечем, ничего не видно, а верхний люк или заклинит, или садят по нему так, что голову не высунешь. Надо уходить через нижний – но легко сказать! Между днищем и дорогой просвет всего полметра, на грунте танк оседает еще сантиметров на 15–20. И вот в оставшиеся 30–35 сантиметров нужно уместиться. Меня выручали худоба и гибкость. А сколько ребят сгорело, не сумев покинуть танк...

Везение на фронте часто спасало жизнь. Помню, зимой 1942-го пошли мы с другом во время передышки в соседнюю роту. Возвращаемся, а на месте нашей землянки глубокая воронка от бомбы. Идем к другим соседям сообщить о случившемся, но и там землянку накрыло снарядом! Или еще случай. Сидим с ребятами в землянке, и вдруг показалось, что кто-то зовет снаружи. Выскакиваю – никого нет. Решил взглянуть за раскидистую ель. Только забежал за нее, а сзади как грохнет! Прямое попадание. Из моих друзей никто не уцелел.

Однажды потребовалось срочно получить координаты вражеской батареи от нашего наблюдателя на верхушке заводской трубы. А связи с ним нет – наверно, телефонный кабель осколком перебило. Полез на трубу сам. Добрался до середины, а тут артобстрел: не спрятаться, не укрыться. А после каждого взрыва воздушная волна норовит тебя, вцепившегося в скобы, оторвать от них. Но и здесь повезло: сам живой остался и задание выполнил.

Не могу забыть, как против немецких танков использовали собак-истребителей. Дрессировка была поставлена на поток – приучали не бояться грохочущих, стреляющих машин. Во время боя на собаку навешивали три килограмма динамита и детонатор-взрыватель с торчащим метровым штырем. Когда собака ныряла под днище, штырь задевал за передок танка и взрыватель срабатывал».

Доводилось встречаться с собаками-камикадзе и Анатолию Сергеевичу. Очень жаль их было, но что поделать – война... Собак использовали не только для подрыва танков, но и для эвакуации раненых с поля боя.

Вспоминая известные мне эпизоды жизни фронтовика, хочу отдать дань уважения и ему, и его поколению. Пока мы помним о героях той войны, слова «Никто не забыт, ничто не забыто» остаются не просто словами.

Благодарю семьи Колосовых, Сергуновых, Бочковых за помощь в подготовке материала.

Андрей Рузанкин, Самара

Как ездить на автомобиле, который построил сам? Требовать ли при ремонте старые запчасти? Почему в экспертизах исчезли весовые коэффициенты? Заезжайте в июньский почтамт ЗР – разберемся!

ИЗ ЖИЗНИ БЕНЗОБАКОВ

В салоне «КИА-Маджентис» запахло бензином. Обратились, как обычно, в сервисный центр «Вист» на Волгоградском проспекте. Мастер объявил: «Требуется замена бензобака».

Ну, бывает... Юмор в том, что полгода назад по рекомендации того же сервиса бензобак нам уже меняли – за 21 000 рэ. Может быть, заменили неправильно? А это, говорят, уже не важно: гарантия на работы и запчасти закончилась. Решили чинить самостоятельно. Заметим, что тогда мы поступили дальновидно: потребовали вернуть замененный бак! Несмотря на разговоры о том, что «он грязный и воняет бензином». В конце концов мастер автосервиса притащил-таки бак из ремзоны – теперь пришла его очередь вернуться из дачного сарая на родное место.

Вот и первая неожиданность: «старичок» оказался абсолютно герметичным! С трудом снимаем «новый» бак. И тут нас ждет главный сюрприз: баки-то абсолютно разные! Иными словами, тот, что установлен на заводе, никогда не меняли и течь в нем не искали. А нам из ремзоны принесли первый попавшийся, чтобы просто отвязаться...

История закончилась пайкой трещины, окраской и установкой бензобака на автомобиль. Что же, достойный итог нашего общения с авторизованными сервисами КИА.

Олег Коновалов, Домодедово

От редакции. *Интересно, а чей же бак уважаемые «мастера» вручили владельцам «Маджентиса»?*

Если возникли трения

В экспертизе синтетических масел (ЗР, 2011, № 3) недостаточно корректно отражена проверка их трибологических свойств. Примерно 80% износа двигателя падает на холодный пуск. Поэтому наше масло Xenum X1 формирует прочный эстеровый слой, который устойчив к стеканию и надежно защищает от износа. Общепринято тестировать трибологические свойства масла только пробегом реального автомобиля или на стендовом двигателе в течение не менее 400 моточасов, с ежедневным холодным пуском с последующим взвешиванием продуктов износа. Необходимо либо вообще убрать этот пункт из голосования, либо резко снизить уровень его важности.

Евгений Шириков, директор российского представительства Xenum N.V.

Благодарим за пожелания! Но любое введение весовых коэффициентов почти всегда порождает сомнения в объективности результатов. Дескать, а почему у вас 0,3, а не 0,1? Поэтому мы и сделали все параметры равнозначными. К тому же данные испытания носят сравнительный, а не сертификационный характер, поэтому мы вольны выбирать группы параметров, которые кажутся нам значимыми. Но все замеры проводятся в аккредитованных организациях на основании признанных методик. Мы даем исходную информацию и только свою, субъективную оценку результатов. Каждый волен трактовать ее по-своему.

Что касается трибологических параметров, то нагрузка сваривания и индекс задира для моторных масел действительно малозначимы. Но при подсчете промежуточных баллов в этой номинации их не учитывали. А вот критическая нагрузка, характеризующая стойкость масляной пленки, и показатель износа, на наш взгляд, важны для оценки защитных функций масла. Они учтены в нашем рейтинге.

Михаил Колодочкин, заведующий отделом экспертиз и спецпроектов ЗР

Куда бить копытом?



Вот моя рабочая лошадка: стоит и бьет копытом. Пробег – 7000 км за семь лет: без номеров много не наездишь. Дать взятку – значит преступить закон, не дать – итог очевиден. Очень хотелось бы прочитать о том, как зарегистрировать самодельный автомобиль. Думаю, это интересно не только мне.

Сергей Шахматов, Верхний Уфалей Челябинской обл.

От редакции. *Юрист Сергей Смирнов напоминает: процесс регистрации начинается с обращения в ГИБДД. Чтобы одобрить тип самодельного транспортного средства, инспекция направит заявителя в ближайшую уполномоченную организацию, которая изучит чертежи авто, оценит его безопасность и т. п. При положительной оценке конструкции заключение направят в ГИБДД. Долго, небесплатно, но другого пути нет.*



АПТЕЧКА ДЛЯ ЧЕРНОЙ МАМБЫ?

Такой вот жуткий плакат встречает на центральной улице Кисловодска. Это как же понимать? Квентин Тарантино отдыхает.

Юрий Чернышов, Королев

ПОЗЕЛЕНЕЛА

Экстравагантную родственницу «Нивы» довелось повстречать в Ивано-Франковской области Украины.

Иван Мельников, Салехард



СЯДЕМ ВСЕ!

В украинское село Великие Сорочинцы приехала ну очень длинная «Волга».

Николай Гладилин, Москва



НАШЕМАРОЧКИ

Всех заметивших и сфотографировавших разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобили приглашаем присылать нам свои фото. Лучшие будут опубликованы!





ОВОЩЕВОЗКА

Мой отец сконструировал мотоколяску, совместив мотоцикл «Урал» с задним мостом от автомобиля «Москвич-412» и кузовом от мотороллера «Муравей». Получилось такое забавное средство для перевозки овощей с огорода.

Александр Чернышов, Воронеж

А ПО АСФАЛЬТУ КАБЛУЧКИ

Эту помесь «шестерки» с «газиком» я увидел в Курске. Торпедо точно от «шахи»! А фургон от ижевского «каблучка». Чего только не придумают...

Олег Раев, Курск

КАРЬЕРА МОТОКОЛЯСКИ

Вот такое чудо техники есть у моего дяди.

Аскат Сарбаев, с. Александровка Оренбургской обл.



Я И ЛОШАДЬ, Я И БЫК

Рабочая лошадка неизвестной породы уже много лет пасется в селе Емельяново Тверской области.

Максим Школьников, Тверь



P. S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: ***kolodochkin@zr.ru***

В июньском почтамте образца 2011 года дежурил Михаил КОЛОДОЧКИН

«ФОРД-МОНДЕО» vs. «МАЗДА-6»

Когда автомобили очень близки по характеристикам, покупателю трудно сделать выбор. «За» и «против» на примере самых популярных моделей среднего класса взвешивал **Павел Леонов**. Фото **Константина Якубова**.

«Форд-Мондео»



Несмотря на то что «Мондео» относится к среднему классу, по длине он превосходит некоторые модели бизнес-сегмента. Покупателям это льстит, ведь большие размеры у нас в почете. В прошлом году «Форду» сделали «пластическую операцию»: добавили хрома, сверхактуальные нынче диодные фары дневного света, освежили интерьер, улучшили материалы отделки... Но главное – расширили гамму силовых агрегатов за счет моторов новой линейки EcoBoost и коробки передач с двумя сцеплениями PowerShift.

По итогам 2010 года «Мондео» – самый продаваемый на нашем рынке автомобиль среднего класса. Успеху во многом способствовала выгодная на фоне конкурентов цена, которую удалось снизить благодаря российской сборке. «Шестерка», изготавливаемая в Японии, заняла второе место в рейтинге продаж. Дилеры могли бы реализовать и больше машин – не позволили квоты.

На данном этапе выбор автомобиля во многом будет определяться темпераментом водителя: прагматики наверняка выберут «Мондео», а эмоциональные натуры – «шестерку».

«Мазда-6»



«Мазда» подкупает более яркой и запоминающейся внешностью. Спортивному имиджу в ней подчинено все, начиная с оформления и подсветки панели приборов и заканчивая настройками подвесок (ощутимо жестче, нежели у оппонента). «Японку» также недавно обновили. Правда, снаружи, как и внутри, изменения едва заметны. Зато инженеры существенно улучшили плавность хода, а самая мощная модификация наконец-то получила автоматическую коробку передач.

«Форд-Мондео» | «Мазда-6»

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Форды» предлагают с тремя типами кузова: седаны собирают во Всеволожске, а 5-дверные хэтчбеки и универсалы поставляют из Бельгии, поэтому они в одинаковой комплектации дороже 4-дверных аналогов на 93 500 и 108 500 рублей соответственно. Неудивительно, что очереди за ними не выстраиваются. У «Мазды» с недавних пор выбор скромнее (универсалы больше не предлагают – у нас они особым спросом не пользуются), зато хэтчбеки дороже седанов всего на 20 000 рублей. Все машины везут из-за океана. Несмотря на большую практичность 5-дверных модификаций, подавляющее число машин в данном сегменте традиционно продают с 4-дверным кузовом, на нем и остановим свой выбор.

пятидверный хэтчбек



седан



универсал



седан



пятидверный хэтчбек



«Форд» предлагает существенно больший набор двигателей, коробок передач и комплектаций. Чаша весов на этот раз на его стороне.

«Форд-Мондео»

«Амбиент»



от **699 000** рублей

Машины среднего класса недешевы, поэтому и требования к оснащению особые: даже в начальной комплектации получите семь подушек безопасности, включая коленную для водителя, ABS с системой экстренного торможения EBA, систему курсовой устойчивости ESP, кондиционер, электропривод зеркал и передних стеклоподъемников, центральный замок, аудиосистему с CD/MP3-плеером и т. д. Недурно. Жаль только, что машины в этом исполнении предлагают с единственным и самым дохлым двигателем 1,6 л. Его мощности в 125 л.с. для солидного седана маловато будет. К тому же коробка передач исключительно механическая. В общем, вариант только для тех, кто заинтересован максимально сэкономить.

«Тренд»





от **781 450** рублей

Всех остальных просим проследовать дальше, приготовив еще минимум **172 450** рублей. Но не стоит нервничать, ведь на все машины в этом исполнении до 30 июня сего года (не исключено, что акция будет продлена) действует скидка в размере **90 000** рублей. Таким образом, доплата составит уже куда более адекватные **82 450** рублей. За эти деньги можете рассчитывать на двухзонный климат-контроль, регулируемое по высоте водительское сиденье, электропривод задних стеклоподъемников, охлаждаемый бардачок и т. д. Но главное приобретение — 2-литровый 145-сильный мотор. Однако и его агрегатируют лишь с 5-ступенчатой МКП, хотя автомат здесь куда уместнее. Автоматическую трансмиссию о шести ступенях получите со следующим двигателем, объемом 2,3 л (160 л.с.). Доплачиваем еще **90 000** рублей.

«Мазда-6»

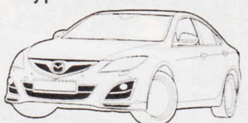
«Директ»



739 000 рублей

Японцы также не склонны экономить на безопасности: все машины — с фронтальными, боковыми подушками и оконными шторками безопасности. Сверх этого, наряду с ABS, системой динамической стабилизации DSC и электронным усилителем экстренного торможения EBA, гарантированно получите системы распределения тормозных усилий EBD и противобуксовочную TCS. Ко всему прочему самые доступные автомобили оснащают кондиционером, электроприводами зеркал и стекол, лифтом водительского сиденья, регулируемой по высоте и вылету рулевой колонкой, центральным замком, иммобилайзером, галогеновыми фарами с омывателями, аудиосистемой с CD/MP3-плеером и четырьмя колонками и т. д. Приводить машину в движение будет 1,8-литровый бензиновый двигатель мощностью 120 л.с. в тандеме с 5-ступенчатой механической коробкой передач.

«Туринг»



805 000 рублей

«Шестерки» в этом исполнении доступны только с тем же мотором и КП. Они дороже на **66 000** рублей, при этом богаче на двухзонный климат-контроль, обогрев зеркал, круиз-контроль, легкосплавные колесные диски, дополнительные два динамика аудиосистемы, кожаные оплетки руля, рычага коробки передач и т. д.

«Форд-Мондео» | «Мазда-6»

«Форд-Мондео»

«Титаниум»



от 811 950 рублей

Но это еще не потолок. Данное исполнение богаче на актуальные у нас обогревы ветрового стекла, зеркал и форсунок стеклоочистителя, а также датчики света и дождя, светодиодные огни дневного света, легкосплавные колеса, многофункциональный дисплей на панели приборов и т. д. Такие версии дороже еще на **60 500** рублей, но на них распространяется скидка уже в **120 000**, поэтому реально переплатить придется **30 500** рублей. За такой набор — почти даром. Берем. Двухлитровые моторы нового семейства EcoBoost (200 и 240 л.с.), которые агрегатируют с коробкой передач с двумя сцеплениями PowerShift, и дизельный агрегат такого же объема мощностью 140 л.с. в паре с автоматом слишком дороги.

Наш выбор – 901 950 рублей

«Титаниум Блэк» и «Спорт»



от 1 031 950 и 1 235 450 рублей соответственн

На десерт «Форд» предлагает автомобили с особой отделкой. В комплектации «Блэк» салон обтянут высококачественной кожей и отделан деревом, дорогу указывает навигационная система, а освещают ее биксеноновые фары. «Спорт» выделяет пластиковый обвес, комбинированный салон из кожи с алькантарой и спортивные элементы декора. Набор двигателей индивидуален, но агрегатируют их исключительно с автоматами. На «спорты» устанавливают наиболее мощные моторы (200 и 240 л.с.), и только здесь доступен самый мощный, 220-сильный дизель объемом 2,2 л.

«Мазда-6»

«Туринг плюс»

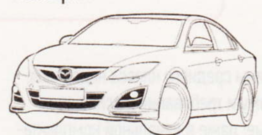


от 826 000 рублей

Здесь прибавляются датчики света и дождя, электропривод складывания зеркал, CD-чейнджер, противотуманные фары, 17-дюймовые легкосплавные колеса и т. д., при этом появляется возможность выбрать более мощный двигатель (2,0 л, 147 л.с.), доплатив **63 000** рублей, — но только в тандеме с 6-ступенчатой механикой. А за интересующий нас автомат, у которого на одну передачу меньше, надо добавить еще **40 000** рублей. На этом и остановимся.

Наш выбор – 929 000 рублей

«Спорт»



от 998 000 рублей

Машины в самой щедрой комплектации щеголяют пластиковым аэродинамическим обвесом, тонированными задними стеклами, комбинированной (ткань + кожа) отделкой салона, передним и задним парктрониками, датчиками давления в шинах, биксеноновыми фарами с адаптивной системой освещения AFS, еще на один дюйм большими колесами и продвинутой аудиосистемой «Боуз». Самооценка и статус владельца растут на глазах, а кошелек худеет на **109 000–119 000** рублей (с мотором объемом 2,0 л, в зависимости от выбранной КП). Красота требует жертв, но не таких же! Эти расходы вряд ли отпугнут лишь состоятельных адептов динамики и скорости, ведь другого выбора у них нет: самый мощный мотор, 2,5-литровый 170-сильный, положен только таким модификациям.

❶ У обоих автомобилей в выбранных комплектациях можно управлять аудиосистемой, бортовым компьютером и круиз-контролем с помощью кнопок на руле. ❷ Биксеноновые фары штатно устанавливают на автомобили только в топовых комплектациях, на остальные – опционально. ❸ Комбинированную отделку салона получите только в самых дорогих модификациях, во всех остальных – в качестве дорогостоящей опции. ❹ Статус обязывает: все машины (кроме экземпляров в начальных исполнениях) оснащают двухзонным климат-контролем.





«Форд-Мондео» «Мазда-6»

«Форд-Мондео»

«Мазда-6»

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Для нашего «Мондео» предлагают внушительный список опций, включая нечасто встречающиеся в данном классе:
пуск двигателя кнопкой ......7000 рублей,
система мониторинга слепых зон ...... 21 000 рублей,
система бесключевого доступа ...... 21 500 рублей,
подогрев задних сидений ...... 8200 рублей.
Из более распространенных:
двойная блокировка замков ......3900 рублей,
тонировка задних стекол ...... 9500 рублей,
более продвинутые аудиосистемы ...... от 14 000 рублей,
колеса различных размеров и дизайна ...... от 12 200 рублей,
биксеноновые фары с омывателями ...... 27 900 рублей,
передние и задние датчики парковки ...... 9500 рублей,
сигнализация ...... 9000 рублей.

Список далеко не полный. Для себя мы выбрали последние два пункта: без парктроников не обойтись из-за плохо осязаемых габаритов автомобиля, а сигнализацию взяли из-за того, что инородная электроника плохо уживается с фордовской проводкой, в основе которой CAN-шина. Помимо этого, многие опции сгруппированы в наборы, при покупке которых немало сэкономите.

«Форд» предоставляет огромную свободу выбора дополнительного оборудования на любой вкус и кошелек, тогда как «Мазда» ограничивается несколькими пакетами опций, подобранных довольно своеобразно. Поэтому предпочтение опять отдаем «Мондео».

Японские маркетологи предложили специально сформированные пакеты оборудования. Для выбранной нами модификации таких предусмотрено три. Первый, за **48 750** рублей, включает в себя биксеноновые фары с адаптивной системой освещения AFS и датчик освещенности. Недешево, поэтому обойдемся стандартными галогенками. Во втором пакете, за **108 875** рублей, перечисленный выше набор пополнят датчики давления в шинах, передний и задний парктроники и продвинутый аудиокомплекс «Боуз». Тоже странное предложение, ведь, добавив всего **10 125** рублей, можно купить «Мазду» в комплектации «Спорт», где уже есть все это и даже больше. Третий пакет богаче первого на кожаный салон, электропривод передних сидений и память водительского. Цена вопроса – **146 250** рублей. В общем, спасибо, не надо. Странные все-таки представления у японских маркетологов о предпочтениях российских покупателей. Если захотите, чтобы «Мазду» окрасили металликом (так же, как и «Форд»), придется оставить жену без нового осеннего пальто и выкроить из семейного бюджета дополнительные **14 000** рублей.

920 450 рублей

929 000 рублей

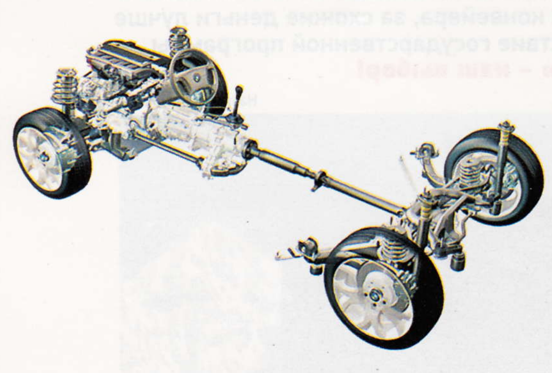
Подытожим. Выбранный «Форд» с опциями обошелся нам в 920 450 рублей, а «шестерка» из Страны восходящего солнца – в 929 000 рублей. Разница составила всего 8550 рублей – немногим больше стоимости полиса ОСАГО на год. Мало того, автомобиль, нареченный именем изобретателя конвейера, за схожие деньги лучше оснащен. А благодаря местной сборке на него распространяется действие государственной программы утилизации. Неплохое подспорье. «Форд-Мондео» – наш выбор!

ТЯНИ-ТОЛКАЙ

Типы привода с запросами покупателей совмещал **Евгений Борисенков**.

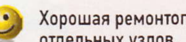


ЗАДНИЙ ПРИВОД



Последовательное расположение агрегатов (двигатель – коробка передач – главная передача) сулит владельцу немалые выгоды. Свободная компоновка дает отличный доступ к любому узлу, да и орудовать гаечным ключом на просторе гораздо сподручнее. Проще устроены и сами комплектующие – сравните хотя бы кардан со ШРУСом! Единственное, пожалуй, неприятное исключение – редуктор заднего моста. Гипоидное зацепление для ремонта требует умелых рук и определенных знаний. Могут встретиться и конструктивные недостатки. Тот же карданный шарнир не всегда обеспечивает равномерность вращения ведомого вала, из-за чего возникают рывки в трансмиссии и вибрации, хорошо знакомые отечественным «нивоводам». Еще бы, ведь вал-то вращается примерно в четыре раза быстрее колес!





Хорошая ремонтопригодность, в том числе отдельных узлов.



Тоннель в полу кузова для размещения карданного вала, возможное возникновение вибраций в дешевых версиях.

ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД



Эта схема привлекательна для производителя, что и обусловило ее массовость. Так, к моторному передку нетрудно пристроить хвост любого размера и назначения, компактный движитель удобен при конвейерной сборке и т. д. Потребителю выгод не так уж много: ровный (или слегка горбатый) пол и относительно короткий капот. В пассиве – повышенная трудоемкость обслуживания и сложные в изготовлении (а значит, дорогие) шарниры равных угловых скоростей. Еще одно неудобство – увод авто с траектории при интенсивном разгоне, вызванный применением приводов неравной длины. Правда, такую конструкцию используют в основном на бюджетных машинах – более дорогие оснащают промежуточным валом, превращающим ШРУСы во взаимозаменяемые детали.



Ровный пол, богатый выбор модификаций базовой модели.



Дороговизна некоторых деталей, увод при энергичном разгоне.

В первую очередь схемы трансмиссии сказываются на особенностях управления. Занос заднеприводного авто, например, удается погасить поворотом руля и сбросом газа, тогда как в варианте с передними ведущими тягу приходится добавлять. Каково это – давить на педаль, когда машина того и гляди выйдет из-под контроля! Полный привод сочетает в себе особенности двух других в порой непредсказуемой пропорции. К счастью для автовладельцев, современной электронике удается нивелировать различия.

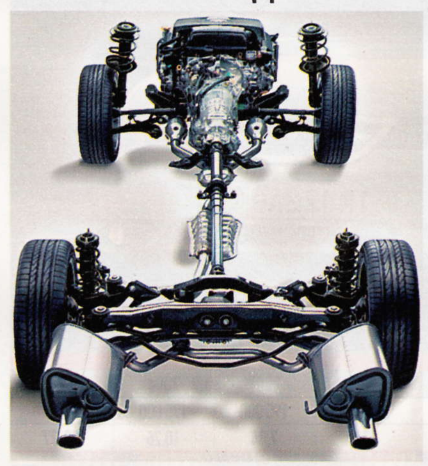
Считается также, что авто классической компоновки лучше приспособлены для подъема на холм или буксировки прицепа, а переднеприводные обладают повышенной проходимостью. Теоретически так и есть, однако почувствовать разницу можно разве что в экстремальной ситуации.

Самые ощутимые для владельца различия проявляются, пожалуй, при обслуживании и ремонте: чем сложнее конструкция, тем выше расходы.

Приверженцев заднего привода среди автопроизводителей осталось не так много. В бюджетном секторе бал правит АВТОВАЗ с его вечными «жигулями» (модель 2107 – от 199 900 руб.), прочие апологеты обосновались главным образом в премиум-сегменте («Мерседес-Бенц С 180» – от 1 370 000 руб., БМВ-116i – от 834 000 руб). Зато передние ведущие присутствуют в гамме практически всех производителей («Лада-Калина» – от 269 000 руб., «Форд-Фокус» – от 469 000 руб., «Рено-Логан» – от 327 000 руб.).

Версии с полным приводом популярны в стане вседорожников («Фольксваген-Тигуан» – от 995 000 руб., «Ниссан-Кашкай» – от 953 000 руб.), однако встречаются и среди сугубо легковых авто («Субару-WRX» – от 1 500 000 руб., «Мицубиси-Лансер X Rallyart» – от 1 299 000 руб.). ЗР

ПОЛНЫЙ ПРИВОД





Прекрасная динамика, расширенные внедорожные возможности.

Значительные расходы на содержание.

Необходим в двух случаях. Первый – когда нужно улучшить динамические качества автомобиля. Тут все просто: чем больше колес отталкивается от дороги, тем больший момент (при прочих равных) удается реализовать. При этом чаще используют постоянный полный привод с межосевым дифференциалом (или заменяющей его муфтой). Обычно такой модификации полагается наиболее мощный двигатель и самые богатые комплектации. Отсюда и немалая, в сравнении с ближайшим моноприводным родственником, цена (для «Лансера», например, надбавка составляет 570 000 руб.). Отличный вариант для состоятельных любителей агрессивной езды.

Второй случай – когда необходимо повысить проходимость. На «легкой кавалерии» – кроссоверах – обычно используют схему с автоматически подключаемым задним мостом. Процессом распределения тягового усилия в этом случае ведает электроника, водителю остается лишь давить на педали и крутить руль. Однако для продолжительной езды в тяжелых условиях устройство не предназначено – остужать перегревшуюся муфту придется достаточно часто. Неудивительно, что такие авто популярны среди горожан: нечищеные дворы и высокие бордюры сродни легкому бездорожью. Да и доплата за полный привод здесь более демократична (в случае с «Кашкаем» – всего около 100 000 руб.).

«Тяжелая конница» – вседорожники – располагает куда более внушительным арсеналом. Тут и жестко подключаемый передок, и раздаточная коробка с понижающим рядом, и блокируемые дифференциалы... Разумеется, лишнее железо увеличивает расход топлива и затраты на содержание вездехода. Пасти такую машину исключительно на асфальте вряд ли целесообразно, однако многим хозяевам на это наплевать. Престиж – страшная сила!

СРОК ДАВНОСТИ

Чтобы получить наибольшую выгоду, от подержанного авто надо вовремя избавляться. Измерял время деньгами **Игорь Теременко**.

Старушка «Нексия» за каких-то пять лет может растерять без малого половину стоимости. К недостаткам автомобиля стоит отнести течь масла из-под клапанной крышки, скорую коррозию радиатора охлаждения, негерметичность трубок компрессора кондиционера и малый ресурс рулевых наконечников. При этом у автомобиля есть и плюсы – трехлетняя заводская гарантия и отсутствие интереса в среде угонщиков. Предложений на рынке достаточно, так что найти достойные экземпляры нетрудно. Продаются машины в среднем за 8–16 дней.

Немногим меньше потеряет чуть более молодой «Акцент». Главных достоинств у него два: неугоняемость и трехлетняя гарантия. Зато недостатков хоть отбавляй: небольшой ресурс подшипников – передних ступичных и выжимного, ненадежная работа задних тормозов и датчика скорости, маленький межсервисный интервал (10 000 км). Автомобилей в продаже хоть отбавляй, однако покупают их в основном новички. Реализовать «Акцент» можно за две недели.

Такие же убытки грозят владельцам «Рено-Логан». Плюсы этого автомобиля – трехлетняя гарантия, большой межсервисный интервал (15 000 км) и отсутствие спроса в криминальной среде, что позволит сэкономить на страховке. Минусы – слабые ступичные подшипники и рулевые тяги, высокая вероятность течи переднего сальника коленвала. Найти хороший экземпляр сложно, в основном попадаются отслужившие в такси. Несмотря на это подержанные «логаны» уходят быстро, в среднем за 8–14 дней.

Меньшие издержки ожидают владельцев «Шевроле-Ланос». Уязвимые места этой модели – недолговечные высоковольтные провода, слабо противостоящий коррозии радиатор охлаждения, гудящие задние ступичные подшипники, ненадежные рулевые наконечники, реле и маленькая заводская гарантия (два года). Зато эта модель не значится в угонных списках, что позволяет выгодно купить полис каско. Выбор на рынке небольшой, поскольку «ланосы» пользуются устойчивым спросом. Продать машину реально за пару недель.

В большем выигрыше останутся владельцы «Лады-Приора». Несмотря на недостатки – слабые опорные и ступичные подшипники, шаровые опоры и рулевые наконечники, обкатной ролик ГРМ, течь расширительного бачка, а также лидирующие позиции в сводках угона, автомобиль пользуется хорошим спросом. Предложений полно, но машины не застаиваются. Основная масса покупателей прибывает из регионов. Сбыть «Приору» с рук можно в течение недели. ЗР

КАК СЧИТАЕМ

Уценку автомобиля за пять лет эксплуатации вычисляем, опираясь на предложения в Интернете. Перебрав более тысячи объявлений о продаже автомобилей в одинаковых комплектациях и просуммировав данные, вычисляем средний показатель по отдельно взятой модели. Цифры приблизительные – нюансы наша статистика не учитывает.



DAEWOO NEXIA

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	295 000	280 000	240 000	210 000	195 000	175 000	
Уценка, %*	0	5,08	14,29	12,5	7,14	10,26	**49,27**

HYUNDAI ACCENT

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	398 000	385 000	350 000	320 000	305 000	240 000	
Уценка, %*	0	3,27	9,09	8,57	4,69	21,31	**46,93**

Потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным агентства Auto.Rumart.

RENAULT LOGAN

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	390 000	350 000	310 000	290 000	265 000	240 000	
Уценка, %*	0	10,26	11,43	6,45	8,62	9,43	46,19

CHEVROLET LANOS

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	295 000	260 000	242 000	235 000	220 000	190 000	
Уценка, %	0	11,86	6,92	2,89	6,38	13,64	41,69

LADA PRIORA

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006**	ИТОГО
Стоимость, руб.	330 000	315 000	285 000	260 000	235 000	220 000	
Уценка, %*	0	4,55	9,52	8,77	9,62	6,3	38,76

***До 2007 года автомобиль назывался «Лада-110».*

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Сергей Мишин

ГАЗ-2752 «СОБОЛЬ-КОМБИ»

- Изготовитель – ООО «ГАЗ»
- Год выпуска – 2006-й
- В эксплуатации «За рулем» – с декабря 2006 года
- Пробег на момент отчета – 20 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2007, № 7; 2008, № 2



Нашему «Соболю» повезло! Его коммерческие собратья ежедневно наматывают по нескольку сотен километров, а этот за четыре с половиной года – всего 20 тысяч. Такова участь технички, помогающей тестировать шины: привез-отвез – и стой, жди, когда позовут. Единственная тягота службы – зимой мотор тарахтит целый день: генерирует тепло для салона.

Казалось бы, за такой пробег ничего толком износиться не успеет. Ан нет, даже спокойные годы не проходят бесследно. Выцветает краска, обретая все более лиловый оттенок, седеют некогда темно-серые бамперы и накладки на нижней части кузова. На летнем солнце мелкими пузырями пошли пластиковые обрамления водостоков, отвалилась декоративная накладка, прикрывающая верхний шов вклеенного ветрового стекла. Шланги системы охлаждения почти потеряли былую упругость. Я бы понял, если рукава высохли к 100 тысячам и через них прошло несметное количество горячего антифриза. Но нет, сохнут от времени и скоро станут каменными.

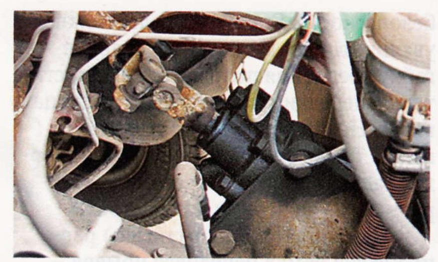
Штатные хомуты на этих самых шлангах – отдельная тема. Как ни тяни их, из-под патрубков сочится, а герметики не помогают. Радует одно: не надо периодически менять «Тосол», как того требует инструкция, потому как на долив уходит 10–15 л в год.

«Соболь» люто ненавидит пробки. Несколько троганий подряд в течение нескольких минут даже зимой – и при очередном включении сцепления машину начинает трясти. Чем плавнее отпускаешь педаль, пытаясь смягчить включение, тем сильнее тряска. Поэкспериментировав, приходим к выводу: единственный способ избавиться от тряски – включать сцепление без заминок, бросая педаль. Конечно, машина резко прыгает да и коробке с задним мостом это не на пользу, но иного безразборного выхода нет. Подозреваем, причина лихорадки – родовое коробление ведомого диска сцепления.

Возможно, из-за этой тряски на 12-й тысяче при троганье и разгоне рычаг коробки передач стал уходить вправо – взявшись за него, ощущаешь, как закручивается весь силовой агрегат.

Открываем моторный отсек и пробуем газовать на месте. Мотор каждый раз отклоняется вправо и, кажется, вот-вот ляжет на бок. Причина – разрушение резиновой подушки левой опоры двигателя. Естественно, заменили новой. Через пару тысяч пришлось менять и правую. Похоже, обе подушки изготовлены из резиновой смеси с избытком сажи.

«Соболиная» пластмасса тоже долго не живет. Дефлекторы вентиляции практически развалились, регулировать потоки воздуха ими уже невозможно. Треснул бачок привода сцепления. Деталь копеечная, но работу, с учетом прокачки привода, в одиночку осилить непросто. Бачок омывателя постоянно соскакивал с кронштейна на горячий мотор. Закрепили



Умершие механизмы маслом не потеют. Значит, этот живой!



Декоративной накладки, прикрывающей верхнюю кромку стекла, больше нет.



Неестественный износ.



От покоробленного дефлектора толку мало.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «СОБОЛЯ» (0–20 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–2500 км)	9947
Из них на бензин	6500
Расходы на содержание (2500–8000 км)	18 161
Из них на бензин	17 600
Расходы на содержание (8000–20 000 км)	45 531
Из них на бензин (А92, средний расход – 16 л/100 км)	40 320
Подушки двигателя	210
Бачок омывателя, 2 шт.	140
Насос омывателя, 2 шт.	150
Глушитель основной	670
Ролик натяжной + ремень генератора	340
Датчик положения распредвала	400
Бачок сцепления	25
Замок двери багажника	135
Герметик системы охлаждения	170
ТО-10 000 км (моторное масло + фильтры)	1428
ТО-20 000 км (моторное масло + фильтры)	1543
Расходы на обслуживание и ремонт	5211
Общие расходы (0–20 000 км)	73 639
Стоимость 1 км пробега	3,68

подручными средствами – соскакивать перестал, но развалился (дважды!). Сейчас заменили весь комплект «нивовским». Надеемся, он будет понадежней.

На ходу заклинил натяжной ролик ремня генератора – его пластик поплыл, нагревшись от трущегося ремня. Менять пришлось и то и другое. Отвалились перегородки в основном глушителе, и тот загрохотал, как ведро с гайками.

«Сопливый» рулевой механизм – явление, абсолютно нормальное для нашего (только ли?) «Соболя». Главное – следить за уровнем жидкости в бачке ГУРа.

Двери задка – отдельная тема. Казалось бы, автомобиль рамный, но двери багажника перекашиваются, замки, сколько ни регулируй, закрываться не хотят. Видимо, из-за этих перекосов, а может, и сам по себе заклинил замок двери багажника – перестал закрываться. Привязали дверь веревочкой, потом замок заменили, но устранить перекосы дверей так и не смогли.

Боковая дверь запирается сама – постоянно падает внутренний флажок блокировки замка. Все бы не беда, но расположен он в задней части сдвижной двери, так что через переднюю дверь до него не дотянуться. Потому, когда машина «работает» на пит-стопе, в личинку замка у нас постоянно вставлен ключ. Только так гарантирован доступ в среднюю часть машины. А отвалившаяся эмблема «Соболя» – сущая мелочь.

Но не все так плохо. Основные агрегаты не текут, хотя масло в них есть! Мотор радует легким пуском в морозы, быстрым прогревом, бойким, живым характером, а кузов – вместимостью и мощной системой отопления.

Эксплуатация «Соболя», несмотря на частый ремонт, отнюдь не разорительна. Цены на запчасти и даже их замену невысоки, а потому километр пробега в эксплуатации обходится недорого, основные расходы – на бензин.

Но надоедает ненадежность машины и перманентный мелкий ремонт, причем не по причине пробега, а просто от времени. «Соболь» требует постоянного к себе внимания. **ЗР**

ТЕПЛАЯ ГРИВА

Сергей Баландюк

Первый автомобиль совместного производства «Пежо-Ситроен-Мицубиси» под Калугой – черный «Пежо-308» с механической коробкой передач в комплектации «Комфорт Пэк» – попал к нам в редакцию ровно год назад. За плечами 20 000 км пробегов на российский юг и прародину – во французский город Сошо, версты загородных трасс и московских пробок.

К уже описанным в наших публикациях особенностям машины российская сборка нового ничего не прибавила, что скорее плюс, чем минус.

Силовой агрегат с удачно подобранными передаточными числами коробки в сочетании с четким приводом переключения и эластичным двигателем дарит радость в городской толчее – автомобиль задорно ускоряется, подбадривая «притопить» злобным звуком. При умеренном педалировании аппетит в плотном потоке не выходит за рамки 9–9,5 л/100 км, а на трассе легко укладываешься в 6,5–7 л/100 км. Плотная подвеска комфортна в большинстве ситуаций, только немного раздражает глухим бряцанием при проезде жестких неровностей. Климат-контроль работает деликатно и четко. Салон теплый, зимой прогревается быстро. А вот большому ветровому стеклу не всегда хватает обдува – обмерзает верхняя зона, особенно на трассе: горячий поток в режиме «на стекло» ситуацию не исправляет – похоже, само расположение дефлекторов не оптимально. Небезупречен и передний омыватель, чья распыленная струя поливает стекло щедрым каскадом: в процессе полива видимость вперед близка к нулю, пускай и на секунду, а содержимое 4-литрового бачка расходуется за час езды. Неплохо бы увеличить резервуар или добавить импульсный режим.

Для зимы рекомендую запастись предохранителем на 15 А: если замерзнет бачок, а в нем насос стеклоомывателя, штатный 10-амперный часто не выдерживает нагрузки. У передних дворников большие мертвые зоны – до стойки остается добрых 2,5–3 см, за которыми может притаиться пешеход или выползающий из переулка нос малолитражки. Пожелание увеличить размах щеток – первоочередное, ведь от их работы напрямую зависит безопасность. Впрочем, разлет можно увеличить своими силами, отвернув гайку крепления поводка стеклоочистителя и передвинув его на два-три зубца выше. Неочищенная зона сократится вдвое. Также отмечу недостаточно твердое заднее стекло, которое стало затираться уже на первых километрах.

Неудачно (слишком низко) расположена рамка переднего номера – ее легко повредить или потерять при выезде, например, с подземной парковки. А вот за целостность картера, не защищенного подрамником, можно не переживать: его оберегает мощная пластина, она же сохраняет моторный отсек в относительной чистоте.

За год эксплуатации автомобиль не требовал внимания, разве что перегорела лампа ближнего света, – приятно констатировать, что российская сборка не дает о себе знать проблемами. Дружелюбный с виду и на ходу, российский «пыж» не заставит раскошелиться на ремонт – по крайней мере, километр его пробега обойдется не дороже, чем у одноклассников. А о потере в цене пока говорить не приходится: с переходом на отечественную сборку 308-й стал доступнее. За годовалый хэтчбек из Франции просят больше, чем стоит новый российский! ЗР

Peugeot 308

- Изготовитель – ПСМА, Калуга
- Год выпуска – 2010-й
- В эксплуатации «За рулем» – с апреля 2010 года
- Предыдущие публикации в журнале: 2010, № 8, 10; 2011, № 1
- Пробег на момент отчета – 24 000 км

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ PEUGEOT 308 (0–20 000 км), руб.

Бензин А95 (средний расход – 8,5 л/100 км)	43 350
Шины зимние Michelin X-Ice, 205/55R16, 4 шт.	21 468
ТО-1	6610
Лампа Н7	140
ИТОГО	**71 568**
Стоимость 1 км пробега	3,58



РАБОЧИЙ КЛАСС

Сергей Канунников

Незаметно пролетели еще 35 тысяч, а черный пикап по-прежнему здоров, бодр и крепок. Автомобиль работал в Москве, обслуживал испытания на полигоне, путешествовал. Именно дальние поездки еще раз подтвердили: залог комфорта – от души загруженный кузов. Порожний автомобиль – жесткий и прыгучий.

Очередная холодная зима принесла-таки пусть и мелкие, но неприятности. После нескольких дней уличной стоянки «Мазда», как с ней уже бывало, отказалась заводиться. Помог дедовский метод: полили кипятком корпус топливного фильтра. Подогреватель мы так и не поставили, поскольку такое случается один-два раза в холодный сезон. При открывании на морозе треснула крышка бачка омывающей жидкости. Обошлась она... в 83 руб. Не представляли, что еще бывают такие цены!

А вот стоимость сервиса (и не только маздовского) порой высока просто абсурдно. За замену габаритной лампы в фаре просят 920 руб., поменять лампочку подсветки в клавише подогрева сидений – 1082 руб. Затратили 40 руб. и 10–15 минут на каждый осветительный прибор.

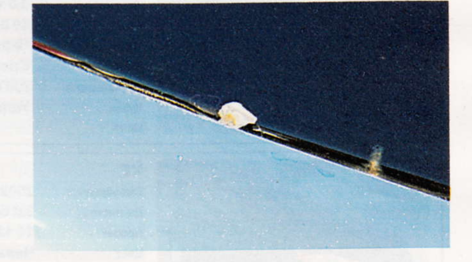
Спустившей в дороге шиной «Мазда» очередной раз напомнила: пикап все же маленький грузовик. Невозможно поставить домкрат под задний мост и снять запаску, висящую под кузовом, не испачкавшись.

После 80 км/ч машину несильно тянет вправо. Этот недуг известен многим владельцам BT-50. Проверили подвеску, еще раз проконтролировали сход-развал. Стало лучше, но ненамного. К этой теме еще вернемся.

По сути, кроме плановых ТО, автомобиль ремонта и денег практически не требовал. Увеличение стоимости 1 км пробега с 3,08 до 3,89 руб. обусловлено ростом цен на топливо, а не ломкостью машины. Интересно, как пойдет дальше? С топливом-то, к сожалению, понятно. А с машиной? ЗР

MAZDA BT-50

- Изготовитель – Mazda Group, Таиланд
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с сентября 2008 года
- Пробег на момент отчета – 80 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2009, № 1, 4; 2010, № 5



На кромке капота все больше сколов краски. Для такого возраста и образа жизни – неудивительно.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ MAZDA BT-50 (0–80 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–45 000 км)	183 789
в том числе на дизтопливо	83 822
Расходы на содержание (45 000–80 000 км)	127 379
ТО-50 000–80 000 км	54 599
Сход-развал	3434
Лампы	40
Крышка бачка омывающей жидкости	83
Дизтопливо (средний расход – 9,6 л/100 км)	69 223
Общие расходы (0–80 000 км)	311 168
в том числе на дизтопливо (средний расход – 9,2 л/100 км)	153 045
Стоимость 1 км пробега	3,89



КАША С МАСЛОМ

Самостоятельная замена моторного масла – занятие малопривлекательное: не испачкаешься, так обожжешься. Стоит ли передоверять операцию профильным центрам, выяснял **Игорь Теременко**. Фото **Константина Якубова**.

Проверять качество подобных услуг не так просто, как кажется. Не станешь же, в самом деле, сыпать в мотор песок или молотком забивать резьбу на сливной пробке поддона. Мы поступили следующим образом: заказав замену масла (в соответствии с рекомендациями производителя авто) в двигателе подопытного автомобиля, внимательно отслеживали ключевые этапы процесса. Эта информация и послужила основой для последующих выводов. В идеале все должно было выглядеть так:

– решение об использовании промывочного масла принимают лишь после оценки состояния двигателя; процедуру не глядя не прописывают;

– это же касается дополнительной защиты двигателя: ее демонтируют при необходимости;

– выбор способа удаления отработки (слив или откачка) остается за клиентом. Хотя по эффективности оба практически равноценны, последний порой позволяет сэкономить на демонтаже защиты;

– сливать заканчивают только после того, как струя превратится в отдельные капли;

– одноразовое (обминаемое) уплотнение сливной пробки обязательно заменяют новым;

– уровень масла окончательно проверяют по щупу после пуска и остановки двигателя;

– по окончании работы исполнитель прикрепляет к авто бирку с информацией о типе залитого масла и сроке замены (некоторые выдают собственную сервисную книжку). При необходимости в бортокомпьютере обнуляют соответствующий пробег.

ТОЧКА НА ГЛАВНОЙ УЛИЦЕ	СЕТЕВАЯ МАСТЕРСКАЯ	КОМПЛЕКС МОЕЧНО-СМАЗОЧНЫХ УСЛУГ



Главный добытчик в этой конторе – продавец. Правда, прилавки разнообразием не балуют да и фасовка исключительно бытовая: пластиковые канистры. Но оборотистый малый не отчаивается. К примеру, он ухитрился втихаря сунуть нам в пакет с расходниками абсолютно ненужную промывку ценой 200 рублей. Хорошо еще, слесарь попался приличный, без фантазий. Стандартный набор операций обошелся в 450 рублей.

Сеть, исходно ориентированная на данную услугу, – место привлекательное. Складской запас масел, фильтров и всякой сопутствующей мелочовки поражает воображение, а фирменный инструмент и обилие съемников подтверждают готовность принять автомобиль любой марки. Правда, емкости и здесь маломерные, что сказывается на цене содержимого – бочковой опт дешевле! И не вздумайте отовариваться «на вынос»: в стоимость канистры входит оплата услуг (400–450 руб.). «Бесплатный» слесарь трудился старательно, а в конце даже прикрепил под капотом информационную бирку.

Комплекс контрастов. Попасть внутрь отменно оборудованного помещения с надписью «Экспресс-замена масла» нам, к примеру, так и не удалось. «Откидное» рабочее место располагалось за ближайшим углом – прямо на асфальте. Тут же среди уличной пыли было сложено необходимое оборудование, включая заливную воронку, – нестерильно. Магазин тоже живет своей жизнью: по мнению продавца, в мотор «Логана» входит чуть ли не 5 л масла, но слесарь смог откачать едва больше двух (при норме 3,2 л). Остатки пришлось вернуть служителю прилавка к явному его неудовольствию. Короче, много негатива за те же деньги.

	Точка на главной улице	Сетевая мастерская	Комплекс моечно-смазочных услуг
ФОРМА			
Ассортимент расходных материалов	●	●	●
Культура производства	○	●	○
Наличие сканера	○	●	●
СОДЕРЖАНИЕ			
Предварительная оценка состояния двигателя	○	○	○
Выбор способа удаления масла	○	○	○
Полнота слива масла	●	●	○
Время, проведенное в сервисе (минуты)	20	20	70
Окончательная проверка уровня	●	●	●
Наличие бирки с информацией	○	●	●
ИТОГО	3	6	4

ВЫБИРАЕМ МАСТЕРСКУЮ

С маслом не шутят: в случае чего хозяину будет не до смеха, ведь цены на ремонт, а тем более замену современного двигателя щадящими не назовешь.



Наш консультант – сотрудник «Первого профессионального магазина» Александр Урсов.

Абсолютных признаков безопасного сервиса, увы, нет в природе, поэтому ориентироваться будем по относительным. Критерии, на наш взгляд, таковы.



Бочкотара предпочтительнее мелкорозничной упаковки. Требуемое для заливки количество редко совпадает с объемом пластиковых канистр, а невостребованный остаток придется оплатить независимо от желания.

Клиент не должен привозить расходные материалы с собой, все необходимое (масла, фильтры, прокладки, сливные пробки и т. д.) ему должны предложить на месте.





При отсутствии сканера для сброса пробега в системе Oil-service из этой мастерской придется сразу ехать в другую – к официальному дилеру.

Заправочный пистолет не роскошь, а свидетельство культуры производства.



МАСТЕРСКАЯ ПРИ ГСК

Интернет-реклама на обещания не скупилась: профессионально, быстро и недорого. В реальном мире все оказалось иначе: убогие ворота, слой вековой грязи на полу… Ассортимент расходников неприлично скромен, за недостающим сотрудники бегают в близлежащий магазин. Скорость обслуживания невелика – в ожидании слесарей, отправившихся на обед всей компанией, мы промаялись 40 минут! Единственное полностью сбывшееся обещание – невысокая цена. Гаражная услуга обошлась в 400 рублей.

ФИРМЕННЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЦЕНТР

Наличие очереди, как ни странно, – неплохая рекомендация. Впрочем, долго ждать не пришлось. Принцип «все под рукой» позволяет управиться за каких-то 15 минут. Нам предложили откачать масло вакуумным насосом, дав шанс сэкономить на оплате демонтажа защиты. Процесс прошел без эксцессов – при заливке в двигатель уместился требуемый объем.

Обещание бесплатной работы – уже известный маркетинговый ход. Доказательство налицо: та же канистра в магазине напротив на 450 рублей дешевле.

ТЕХЦЕНТР НА АВТОРЫНКЕ



Теплое место, при таком изобилии «сопутствующего товара» мастерская должна процветать. Судя по ценам, так и есть: за работу по замене масла с нас запросили… тысячу целковых. Да и за клиента здесь особо не держатся – запихнув машину в крохотный грязный бокс, нас бесцеремонно отправили на поиски масла и фильтра. Нечего, мол, над душой стоять. Пустить двигатель по окончании процесса мастер не пожелал. Дескать, на его памяти лампа давления всегда гасла, а подтеканий никогда не было. Но если что, обращайтесь…

ЭКСПРЕСС-СЕРВИС У ДИЛЕРА



У столь мощной структуры возможностей угодить клиенту хоть отбавляй. Было бы желание. Нам повезло: в наличии оказались и бочки, и пластиковые канистры. Мало того, потеки масла с двигателя удалили специальной жидкостью и бесплатно (?) проверили работу внешней светотехники. Обнаруженные дефекты предложили устранить на месте либо занести в список рекомендаций. Разве не мило? Вот только заботу свою дилер оценил в 800 рублей – дороговато.

ДОМИК В ПРОМЗОНЕ



Страничка этого сервиса в Интернете уверяла, что их услугами не гнушаются даже владельцы машин таких именитых марок, как «Мазерати». Враки. Во-первых, спорткар не сумеет въехать на территорию – клиренс маловат. Во-вторых, ни один хозяин престижного авто, будь он в здравом уме и трезвой памяти, на ободранный сарай с парой грязных бочек внутри не позарится. Даже мы с нашим куда более бюджетным авто не рискнули: хоть и казенное, все равно жалко.

	Мастерская при ГСК	Фирменный специализированный центр	Техцентр на авторынке	Экспресс-сервис у дилера	Домик в промзоне
ФОРМА					
Ассортимент расходных материалов	○	●	○	●	○
Культура производства	○	●	○	●	○
Наличие сканера	○	●	○	●	○
СОДЕРЖАНИЕ					
Предварительная оценка состояния двигателя	○	○	○	○	○
Выбор способа удаления масла	○	○	○	●	○
Полнота слива масла	●	●	●	●	○
Время, проведенное в сервисе (минуты)	75	20	30	30	–
Окончательная проверка уровня	○	●	○	●	○
Наличие бирки с информацией	○	●	○	○	○
ИТОГО	1	6	1	6	0

ПО ПЯТЬ РУБЛЕЙ. НО ЗАВТРА...

Мы в ЗР любим проводить самые разные опросы читателей: их результаты дают объективную картину предпочтений наших читателей. **Игорь Моржаретто** решил сопоставить наши выводы с данными профессиональных социологов.

Готовясь назвать лауреатов Гран-при «За рулем» в прошлом году, мы решили расспросить членов читательского жюри об их предпочтениях при выборе автомобиля. И получили очень интересные результаты (ЗР, 2011, № 2). После их обработки был составлен обобщенный портрет «автомобиля мечты» наших читателей. Это универсал (передне- или полноприводный) класса C с бензиновым двигателем мощностью 100–150 л.с. и автоматом, причем стоить он должен до 550 000 рублей. Интересный выбор, согласны? Кстати, вопрос мы адресуем и менеджерам автоконцернов, поскольку предложений в этой категории не так уж и много.

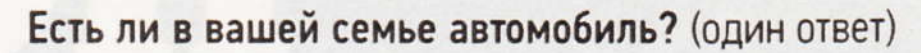
А вот узнать, когда и как планируют совершить покупку автомобиля, нам помогли более широкие исследования социологов ВЦИОМа, которые они провели в марте 2011 года в 138 населенных пунктах 46 регионов РФ (опрошено 1600 респондентов). Их итоги тем более интересны, что опросом были охвачены все группы населения, не только читатели ЗР. Результаты получились тоже очень любопытные.

Нам, конечно, далеко еще до показателей развитых стран Европы, но, по данным опроса, почти половина россиян (43%) уже имеет в семье автомобиль. Причем у 5% опрошенных в семье две или более машины! Понятно, что выше всего доля автомобилистов среди жителей Москвы и Санкт-Петербурга (52%), а среди тех, у кого машины нет, преобладают жители сельской местности (60%). Хотя им, конечно, собственное средство передвижения ох как не помешало бы!

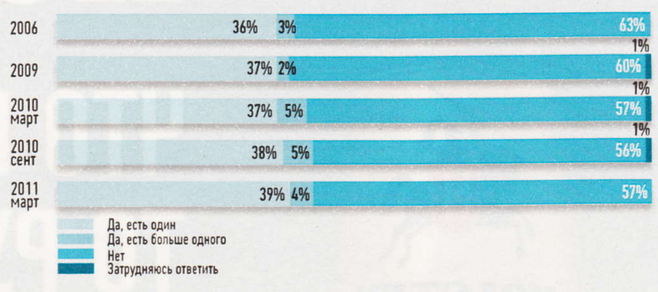
Каждый двадцатый опрошенный заявил, что собирается купить машину уже в этом году, а вообще на такую покупку замахивается каждый шестой россиянин (15%)! Любопытно, что те, у кого уже есть «железный конь», чаще (18%) хотят приобрести новый автомобиль, чем «безлошадные» (таких 14%). К сожалению, напрашивается вывод, что народ в основной массе богаче не становится: за полгода число тех, кто не собирается покупать машину вовсе, выросло с 76 до 80%.

Далее, как отмечают аналитики ВЦИОМа, выросло количество людей, которые собираются купить иномарку – новую (с 19% в 2006 году до 32% в этом) или подержанную (с 24 до 30%). Соответственно когорта поклонников отечественных авто сократилась с 22% (в 2009-м) до 15% (в этом году). Еще 9% опрошенных намерены купить бэушную российскую машину.

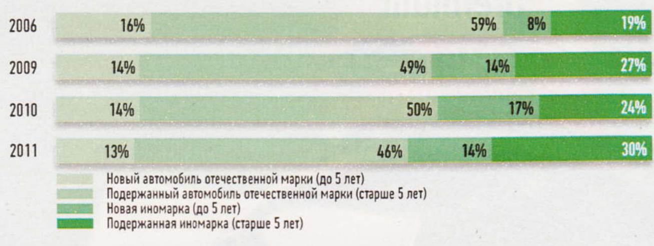
Исследование вновь подтвердило, что все более популярной становится покупка автомобиля в кредит. Число россиян, планирующих воспользоваться помощью банка, выросло за два года с 30 до 38%. Но многие еще побаиваются связываться с договорами и процентами, предпочитая занимать у родственников и друзей (их доля даже увеличилась с 6 до 12%). Среди опрошенных 35% по-прежнему доверяют только наличным, а 15% даже не представляют пока, где раздобудут деньги. Но, что приятно, число «неопределившихся» за два года сократилось почти вдвое! Значит, наши сограждане в целом стали в два с половиной раза реальнее смотреть на мир, не предаваясь фантазиям типа «как хорошо было бы, если все было бы хорошо!». И в этом – главный положительный итог опроса. ЗР



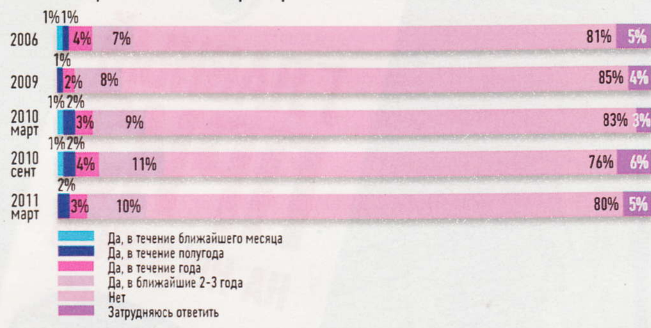
Есть ли в вашей семье автомобиль? (один ответ)



Какой автомобиль есть у вас?
(любое число ответов, % от тех, у кого есть машина)



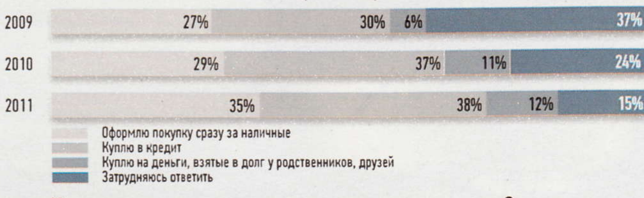
Собираетесь ли вы приобрести автомобиль? (один ответ)



Какой автомобиль вы хотите приобрести?
(один ответ, % от тех, кто планирует купить машину)



Каким образом вы планируете приобрести автомобиль
(один ответ, % от тех, кто собирается купить авто)



Какую сумму вы планируете потратить на покупку?
(один ответ, % от тех, кто собирается купить авто)





ИДУ НА ТАРАН

Располагая суммой в полтора миллиона рублей, на вторичном рынке можно купить приличный седан либо хороший кроссовер. И лишь энтузиасты отдадут эти деньги за подержанный грузовик – например, «Додж-Рэм 2500». К редкой вещи приценился **Максим Приходько**. Фото **Александра Кульнева**.

Вторичный рынок выдохся – в смысле разнообразия. Ушли времена, когда на одной площадке вперемешку с «жигулями» продавалась экзотика вроде «Мерседеса-115» или «Олдсмобиля-Силуэт». Другое дело – подержанная коммерческая техника: здесь еще встречаются настоящие бриллианты – такие, как этот пикап «Додж-Рэм». Машину 2006 года с пробегом 58 тысяч миль я нашел в Москве на одном из авторынков. Дизельный мотор в 329 сил, подключаемый полный привод, ABS, кондиционер, пара подушек, тонна груза в кузов и возможность буксировать 6-тонный прицеп – вот за что просят полтора миллиона рублей. Модификация 2500 – первая по-настоящему грузовая версия «Доджа». Для управления этим «бараном» (так переводится английское *ram*) потребуется категория С. Мне лично по душе второй вариант перевода названия этой модели – «таран». Сразу понимаешь: случись что, машина способна на многое.

ЛЕТС МИ СПИК ФРОМ МАЙ ХАРТ!

Именно с этих слов надо начинать рассказ о машине, ибо такой «трак» любят слепо и всем сердцем, вне всякой логики в поступках. Вдумчивый обход этого мастодонта больше напоминал мини-поход – настолько огромен пикап! Первый плюс – грузовой отсек снабжен колпаком. А как иначе уберечь поклажу в «ванне» размером с кузов «Газели»? Машина продается на штатных колесах – второй плюс. Есть надежда, что шасси не задирали сверх меры всяким лифтингом и не пичкали разными внедорожными прибабахами вроде дополнительных блокировок. И стало быть, подвеска, раздатка и мосты не подвергалась чрезмерным нагрузкам. Хотя автомобиль полноприводный, болотами и топями лучше не злоупотреблять, иначе с ремонтом вылетишь в трубу. Задний мост стоит 120 тысяч, амортизаторы на этот «паровоз» – по 5 тысяч рублей каждый. Комплект шаровых опор и вовсе 12 тысяч, а перебрать коробку стоит не меньше 70 тысяч рублей! Дороговизна объясняется и тем, что машина к нам официально не поставлялась.

Хром на облицовке переднего бампера и решетке радиатора цел, как и краска на кузове. Прибор показал, что она родная! Нарядные штатные фары настроены по американским стандартам. Их замена неоригинальными, но дающими нашу «птичку» при техосмотре, стоит 15 680 рублей. Противотуманки в бампере вдвое дешевле – 6800 рэ. С кузовщиной, в принципе, проблем нет, если вы дружите с Интернетом. Но помните, что

разборок для таких красавцев не ахти как много. И хотя общий вид прекрасен, краска блестит, что очень вэри вел, при выборе такого автомобиля нелишней будет диагностика, тем более что в специализированных сервисах она стоит всего 3 тысячи рублей.

ЖАСТ ВАН ЭКЗЕМПЛЬ

После внешнего осмотра повернули к самой сути. Так ли уж живучи подобные «марсоходы»? Чтобы проверить, полезли под машину. После придирчивого осмотра убедились: «Додж» по состоянию матчасти близок к новому автомобилю. Даже на внутренних поверхностях рамы не было не то что грязи – пыли! Никаких течей из-под поддона картера и коробки передач. Сканер, подключенный к диагностическому разъему, тоже сообщил приятную весть: с «мозгами» у грузовика все о'кей. А выхлопная система? Сделанная словно из нержавейки, она поразила своим диаметром. Может, благодаря этому машина на холостых оборотах выдает ноту си контроктавы? Басовитый рокот во многом обеспечивает и 5,9-литровая рядная «шестерка» «Камминс».

Открыли дверь шестиместной кабины и поняли, за что так любят наши люди большие американские пикапы. За оперативный простор! И пусть пластик жесткий, как в «Приоре», зато на пятилетней машине он до сих пор не скрипит. Переключение передач – на рулевой колонке, спидометр – в милях, но есть мелкая оцифровка в привычных километрах в час. Давно подзабытый у нас, но весьма полезный прибор – указатель давления масла. Умиляет надпись на указателе топлива: «Только дизель!». Для американцев это важно: такие пикапы с бензиновыми моторами выпускают в больших количествах, чем с дизельными. Бак здесь емкий: 130 л. Штатная магнитола переваривает диски и нечетные радиостанции – «американец», одно слово. Подключением переднего моста заведует механический рычаг, для наших условий самое то.

Интереса ради посидели на заднем диване. Троим мужикам 52 размера тесно не показалось. Под задними сиденьями спрятана грузовая площадка для мелкого, но ответственного груза – удобно! Изучив кнопки-тумблеры, пустили двигатель. Именно



Передняя панель сродни небольшому джипу. Размеры поражают! На руль выведено управление магнитолой.



Длина грузового отсека – от 1900 до 2400 мм (в разных комплектациях).







Прибор показал, что толщина лакокрасочного слоя на пикапе – 140 микрон. Трудно поверить, но этот автомобиль пережил пять лет эмиграции.

Хромированная подножка не дань пижонскому тюнингу, с нее забраться в кабину действительно легче.

Двери второго ряда сидений открываются на 90 градусов. Внизу та самая площадка для груза.

НАША СПРАВКА

Прародителем всего семейства можно считать пикап «Додж-Пауэр Вэгон», выпускавшийся в середине прошлого века. Третье поколение «Доджа-Рэм» производили с 2002 по 2008 год (грузовой индекс от 1500 до 4500). Помимо полноприводной версии (жестко подключаемый передний мост), были и моноприводные. Гамма двигателей включала в себя как бензиновые, так и дизельные. Самый распространенный бензиновый мотор – V8 5.7 HEMI (часть цилиндров можно было отключать), из дизельных – «Камминс» 5,9 л. В 2006 году модель претерпела рестайлинг. Появилась версия кабины Mega Cab – сочетание двухметрового кузова и дополнительных 20 дюймов длины кабины, которые позволяли трем пассажирам с комфортом расположиться на заднем диване, отрегулировав наклон спинки. На базе «Доджа-Рэм» было выпущено много спецкомплектаций.



«Додж-Рэм Мега Кэб».

«Додж-Рэм 3500».

«Додж-Рэм 2500 Моно».

«Додж-Пауэр Вэгон».

«Додж-Рэм СРТ-10».

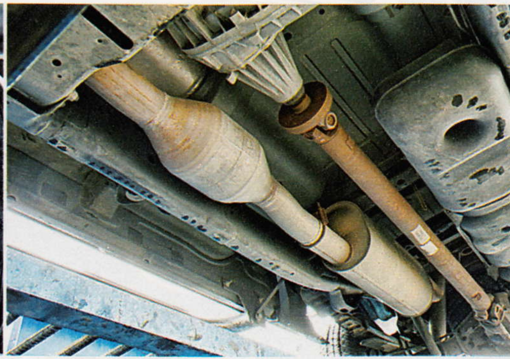


Огромный, мощный, комфортный – и, как следствие, дорогой. Цены на неплохие экземпляры начинаются с 800 тысяч рублей.

Зеркала, тем более с обогревом, – первейшая вещь для грузовика. На заднем плане «Додж-Рэм 2500» с одинарной кабиной и бензиновым мотором 5,7 л.



Путь, пройденный этим пикапом по американским дорогам, никак не сказался на выхлопной системе. Справа – топливный бак на 130 л.



пустили, так как выражение «завести мотор» к такой машине неприменимо: под капотом 329 «ломовых лошадей»!

СЭНКЬЮ ВЭРИ МАЧ

А что вы сказали бы, прокатившись на таком «автобусе»? На уровне макушки европейского гольф-седана у этого «Доджа» расположена дверная ручка, а за рулем вы восседаете на высоте почти полутора метров «над уровнем моря». Неразрезные мосты тонкой настройке подвески явно не поспособствовали. Глядишь, с полной загрузкой будет помягче. В поворотах отчетливо сипел гидроусилитель. Допустим, ничего особенного, но если он свое отработал, приготовьтесь отдать за новый насос 10 тысяч рублей. Зато освоиться за ухватистым и уютным рулем сумеете в считаные минуты. Привыкать к неслабым габаритам придется гораздо дольше. Впрочем, если не шарахаться из ряда в ряд, а степенно плыть по шоссе, вам ничто не грозит. Отдельная похвала зеркалам заднего вида, каждое площадью с том Большой Советской энциклопедии. В общее зеркальное полотно очень кстати вмонтировано сферическое зеркальце: здорово помогает при движении задним ходом, предварять которое обязательно надо кратким гудком. Ребята, какой же изумительный клаксон у этого «Доджа»! Так гудел киношный буксир «Циклон» из фильма «Берегите женщин». И самое главное – на такой машине вы всегда в лучах славы и всеобщего внимания. Состоятельным дачникам это понравится.

Но, как и у всякой хорошей вещи, у этого грузовика есть отрицательные стороны. Некоторые запчасти доступны только под заказ. Надеяться на свободное место во дворе и вовсе глупо. Опять же категория С есть не у всякого. Перевозить в кузове зимой снег, а летом пыль – удовольствие тоже сомнительное. Однако подобные «биг-маки» – достаточно частые гости на вторичном рынке, а значит, спрос на подобные авто есть. Опять же торг всегда уместен. Может, и правда сдать на грузовую категорию? На всякий случай... **ЗР**

Благодарим суперавтомаркет «Формула-91» за помощь в подготовке материала.

СПРОС ПОДНЯЛ ЦЕНЫ

«Хёндай-Солярис» подорожал. Самая доступная версия с 1,4-литровым мотором теперь стоит 399 000 руб. вместо прежних 379 000 руб. Более дорогая «Классик» с таким же двигателем прибавила 9000 руб. (433 000 руб.). В целом комплектации «Классик», «Оптима» и «Комфорт» как с 1,4-литровым, так и с 1,6-литровым агрегатом прибавили в цене 2000–19 000 руб. Прежний ценник остался лишь на машинах в наиболее престижном оснащении «Фэмили»: 604 000 руб. Доплата за автоматическую коробку передач составляет теперь не 30 000, а 35 000 руб.





НА ВСЕХ НЕ ХВАТИТ

В честь десятилетия деятельности «Порше» в России компания представила модели «Боксер S» и «911 Каррера» лимитированной серии Black Edition. Главное отличие от собратьев – доминирование черного цвета в оформлении внешности и отделке интерьера. Серийное оснащение 320-сильного «Боксера» (мощнее обычного на 10 л.с.) стало богаче, а цена – привлекательнее: 3 736 000 рублей. «Каррера» с 3,6-литровым мотором по-прежнему выдает 345 сил. На выбор предлагают купе и кабриолет. Цены – от 4 698 000 и 5 306 000 рублей соответственно. С покупкой подобных экземпляров стоит поторопиться, ведь будет выпущено всего 1911 спорткаров модели 911 и 987 экземпляров «Боксера», что переводит их в разряд коллекционных.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ТАЛАНТ

Объявлены цены на новый «Фольксваген-Пассат Вариант». Универсал продают в трех традиционных комплектациях: Trendline, Comfortline и Highline. В базовой предусмотрены обогрев ветрового стекла, аудиосистема с восемью динамиками, электрозеркала с обогревом, электронный стояночный тормоз, подогрев сидений, ЦЗ с ДУ. Кроме того, на крыше расположены релинги. Новинку предлагают с бензиновыми двигателями мощностью 122 либо 152 л.с., а также с 170-сильным дизелем 2.0 TDI BlueMotion.

Цены начинаются с 963 000 руб.



С УВЕЛИЧЕННЫМ СРОКОМ

Компания «Дженерал моторс» увеличила гарантийный срок на автомобили «Опель» с двух лет до трех. Но теперь действует ограничение по пробегу: не более 100 000 км.

Чтобы не путать два поколения «Опеля-Астра», в название прежней «Астры» добавили слово «Фэмили» (Family). Для 3- и 5-дверных хэтчбеков, седанов и универсалов российского и турецкого производства теперь предлагают на выбор только два атмосферных двигателя: объемом 1,6 л (115 л.с.) и 1,8 л (140 л.с.).



ГРУЗОВИК В КАРМАНЕ

Предприятие по производству фаркопов и прицепов «Трейлер» в подмосковном Ступине освоило выпуск самосвального легкового прицепа 82940Т на 540 кг. Он оснащен ручным гидронасосом для опрокидывания платформы под углом 40 градусов. Высота бортов – 310 мм. По желанию клиента самосвал укомплектуют тентом высотой 300 или 750 мм. Модель появилась накануне двадцатилетия фирмы. Цена для этого класса невысока: 50 800 рублей.



С ЮБИЛЕЕМ!

«Мицубиси» отметила 20 лет работы на российском рынке. Официальные продажи этой японской марки начались в 1991-м с модели «Лансер». За тот год удалось продать 30 машин. А уже к 2008-му наша страна стала для компании приоритетным рынком.

Главный исполнительный директор «Рольф Импорт» Андрей Панков сообщил, что компания продолжит расширять комплектации ряда моделей. К примеру, изучается возможность установки на пикап L200 2,5-литрового дизельного мотора, который сейчас ставят на «Паджеро Спорт».

В этом году начнутся также продажи электромобиля i-MiEV (на фото).



ПАФОС ОСОБОЙ СЕРИИ

Официальные дилеры «Рено» предлагают хэтчбек «Меган» в исполнении Limited Edition. Ограниченную серию легко узнать по 17-дюймовым колесам, молдингам в цвет кузова и хромированным накладкам на переднем бампере. На панели приборов классический спидометр заменен цифровым, на нем же расположен индикатор уровня топлива в баке. Машину продают в трех модификациях, с двигателями 1,6 и 2,0 л, механической коробкой передач, автоматом или вариатором. Стоимость автомобиля начинается с 623 500 руб. За наиболее дорогую и мощную версию попросят 743 500 руб. Но появится она к концу лета.



В НАЦИОНАЛЬНОЙ ВАЛЮТЕ

«Крайслер» в России перестал выставлять на свою продукцию цены в долларах и перешел на рубли. Теперь желающим купить «Крайслер», «Додж» или «Джип» не придется подгадывать выгодный курс. Но цены ниже не стали: «Джип-Гранд Чероки» стоит от 2 070 000 руб., «Либерти» – 1 175 000, «Крайслер-Гранд Вояджер» – 1 999 000 руб.



БЫСТРЫЙ КРЕДИТ

Компания «Формула 91» – автотрейдер, специализирующийся на продаже подержанных машин, – запустила программу кредитования для покупателей авто б/у: «Кредит за час». Особенность предложения в том, что уже в день оформления сделки можно уехать на выбранном автомобиле. Заемные средства предоставят на следующих условиях. Сумма кредита – не более 1 400 000 руб., на срок до пяти лет. Номинальная процентная ставка на остаток задолженности равна 23–24%, при такой ставке максимальное удорожание автомобиля не превысит 15% в год. Машина иностранного производства, покупка которой кредитуется, должна быть на момент окончания выплаты по кредиту не старше пятнадцати лет, а отечественная – не старше восьми лет. Первоначальный взнос необязателен, а заявку обещают рассмотреть в течение часа.

УЛЫБАЙТЕСЬ: ВАС СНИМАЮТ

Всевозможные конфликты на наших дорогах, увы, не редкость. Разбор ДТП, непредсказуемый диалог с инспектором – да мало ли когда понадобятся железные доказательства правоты! Чтобы добыть и сохранить их, придуманы видеорегистраторы. С четырьмя моделями регистрировал отношения **Алексей Воробьев-Обухов**.

Вообще говоря, изначально их было пять. Но самое дешевое (всего за 2700 рублей) изделие Espada DV-008 наотрез отказалось что-либо записывать, зато посадило батарейки и создало на флеш-карте единственный файл в формате AVI размером 0 байт. Теоретически там должно было записаться немое видео разрешением 640×480 пикселов, снятое с того места, куда светит лазерный целеуказатель при настройке положения прибора... Видимо, неудачный попался экземпляр.

Итак, их осталось четыре, различающихся функциональными возможностями, форматами записи, наличием встроенного монитора, модуля GPS, второй видеокамеры.

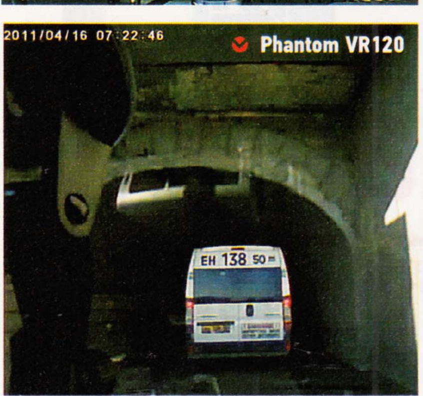
Ценовой диапазон – от 7800 до 20 000 рублей. Но даже при такой, скажем прямо, немаленькой цене некоторые изделия грешат отсутствием какого-либо упоминания об изготовителе, скрытыми дефектами вроде неработающего датчика GPS, отсутствием понятной инструкции или ее несоответствием реальному прибору. Например, на HD DVR тщетно искать мигающий зеленый индикатор – он синий и почти незаметен. Забавно, что в англоязычном мануале напечатано верное слово – blue. Трудности перевода или дальтонизм?

Что же, берем «соглядатая» на борт – и поехали! Как обычно, изделия в фотогалерее расположены в алфавитном порядке.

Скриншоты записей при въезде или выезде из темного туннеля. Фары включены.













Заявленный изготовитель	неизвестен
Ориентировочная цена	7800 руб.
Питание	12, 24, 220 В
Формат записи	AVI
Носитель информации	флеш-карта SD, до 64 Гбайт
Разрешение	640×480; 848×480; 1280×720 пикселов
Частота кадров	10, 20, 30 в секунду
Встроенный монитор	есть, 2,5 дюйма
Камера заднего вида	нет
Запись звука	есть
GPS	нет
Крепление	к стеклу через адаптер, на присоске

(+) Удобный контроль процесса, высокая четкость картинки (HD).

(–) Нет привязки к месту события.

Несмотря на анонимность, этот прибор показался нам наиболее удобным. Встроенный монитор облегчает настройку, при этом в любой момент можно убедиться, что запись идет. Аккумулятор хранит введенные дату и время. Просмотреть записанное и удалить при необходимости можно прямо на мониторе. Кроме того, возможно подключение прибора к компьютеру через USB или к телевизору – через HDMI. Случись ДТП, можно снять прибор с кронштейна и, переведя в режим фотокамеры, зафиксировать все необходимое. Если, конечно, хватит длины шнура (3,5 м).

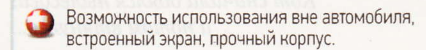
Удобно, что записи автоматически раскладываются в папки по датам съемки и разбиты на отрезки по 2, 10 или 15 минут: нет нужды просматривать огромный файл в поисках нужного момента.

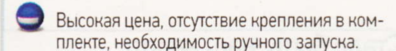


Профессиональный миниатюрный аудиовидеорекордер µAVR H.264×4 TFT



Заявленный изготовитель	ООО «Телесистемы», Россия
Ориентировочная цена	20 000 руб.
Питание	встроенный аккумулятор; 12, 220 В
Формат записи	MPEG4
Носитель информации	флеш-карта SD, до 32 Гбайт
Разрешение	640×480 пикселов
Частота кадров	30 в секунду
Встроенный монитор	есть, 3,5 дюйма
Камера заднего вида	нет
Запись звука	есть, стерео с двух микрофонов
GPS	есть вход для внешнего приемника сигналов
Крепление	отсутствует


Возможность использования вне автомобиля, встроенный экран, прочный корпус.


Высокая цена, отсутствие крепления в комплекте, необходимость ручного запуска.

Российское происхождение устройства выдает прочный стальной корпус, скрепленный миниатюрными винтиками. Программное обеспечение хранится на мастер-карте SD: не сотрите! При желании можно вставить еще три карточки, доведя общий объем памяти до 128 Гбайт. Управление и настройка – с помощью экранного меню и монитора «тачскрин». На видеозаписи указаны дата и время съемки, длительность каждого файла – минута. Для просмотра можно воспользоваться встроенным экраном либо компьютером. Если подключить внешний приемник GPS, тогда записи будут привязаны не только к времени, но и к месту действия. Картинка достаточно четкая, но – не HD.

Похоже, что данный прибор разработан не специально для автомобиля. Держателя нет, а запись запускают вручную или неким внешним сигналом, который нужно подавать на отдельное гнездо. Компенсацией за эти неудобства станет возможность использования для скрытого домашнего видеонаблюдения – встроенной батареи и памяти хватает надолго, к тому же есть режим автозапуска по датчикам движения, звука или таймеру.



Видеорегистратор автомобильный Phantom VR120



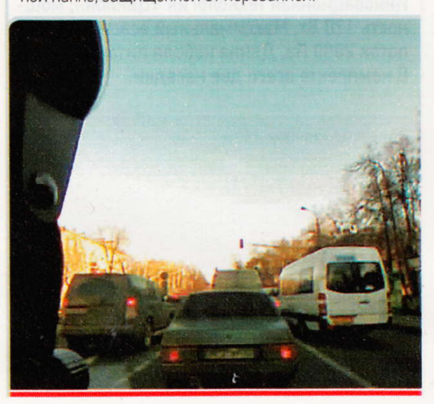
Заявленный изготовитель	STOPOL LLC, Корея
Ориентировочная цена	9500 руб.
Питание	12–24 В
Формат записи	DRS
Носитель информации	флеш-карта SD, до 32 Гбайт
Разрешение	640×480 пикселов
Частота кадров	24 в секунду
Встроенный монитор	нет
Камера заднего вида	есть, с ИК-подсветкой
Запись звука	есть
GPS	встроенный модуль
Крепление	к стеклу через адаптер, двухсторонним скотчем.

Запись внутри салона, привязка к месту, датчик удара.


Необходимость установки в компьютер специального ПО.

Особенность изделия – наличие второй видеокамеры с инфракрасной подсветкой, обращенной внутрь салона. Ее можно включать и отключать отдельно, при этом синтезатор голоса сообщает об изменении настроек. Это очень удобно, поскольку нет встроенного монитора. Зато есть модуль GPS, который позволяет привязать запись к месту и автоматически установить время, показать скорость движения. Увы, наш экземпляр упорно отказывался принимать сигналы со спутников.

Имеющаяся в комплекте карточка содержит программное обеспечение, которое необходимо установить в компьютере для просмотра записей и настройки прибора. Без этой программы не открыть файлы формата DRS. Интерфейс программы, однако, позволяет не только увидеть съемку с обеих камер в синхронном режиме, но и распечатать или сохранить любой кадр. Специально для автомобильного применения предусмотрен трехкоординатный датчик ускорений. Если произойдет резкий (выше предустановленного вами значения) толчок, то момент, непосредственно предшествующий ему, сохранится в отдельной папке, защищенной от перезаписи.



Автомобильный видеорегистратор PVR-40



Заявленный изготовитель	«Сатурн Хай-Тек Груп», Корея
Ориентировочная цена	8750 руб.
Питание	12 В
Формат записи	MPEG4
Носитель информации	флеш-карта SD, до 32 Гбайт
Разрешение	640×480 пикселов
Частота кадров	10, 16, 24, 30 в секунду
Встроенный монитор	нет
Камера заднего вида	нет
Запись звука	есть
GPS	нет
Крепление	к стеклу через адаптер, двухсторонним скотчем.

Наличие настраиваемого датчика удара, стандартный формат файлов, подробная инструкция.


Нет привязки к времени и месту события.

Программное обеспечение – на приложенной карточке памяти. С его помощью можно как просматривать записи на компьютере, так и делать с них скриншоты в любом удобном формате, настраивать встроенный акселерометр на силу удара, начиная с которой событие будет сохранено в защищенной от перезаписи папке. Но установка этой программы не обязательна, поскольку записи с флешки доступны для просмотра практически на любом компьютере.

К регистратору приложена самая подробная печатная инструкция. Однако есть некоторые промахи в дизайне. Например, индикатор питания почему-то обращен к стеклу автомобиля и виден только прохожим. А кнопка, которой выключается встроенный звуковой сигнал, обозначена буквами *REC*. Так и подмывает нажать ее для включения записи. Что касается четкости картинки, то она не слишком высока: номер автомобиля прочитать можно, но только прямо по центру. К краям резкость изображения падает.



ПЫЛЕГЛОТЫ

*Кот сначала боялся пылесоса,
а потом втянулся...*
Из Интернета

Продавцы пылесосов уверяют, что этот товар на прилавках не залеживается. Стало быть, наш народ еще не обленился окончательно. Есть ли реальный прок от маломощных изделий, проверяли **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Действительно, может ли в принципе слабенький автомобильный пылесос нормально чистить? Ведь его мощность заведомо не превышает пары сотен ватт, в то время как обычный, бытовой, кушает около киловатта, а иные и больше. А мощность тут же отражается на умении всасывать пыль: типичное разрежение пылесосов мощностью 600 Вт и выше составляет около 1500 мм водяного столба, в то время как у автомобильных – примерно 200 мм в.ст. (апологеты паскаля, более современной единицы измерения давления, могут умножить приведенные цифры на 9,81). Любопытно, что древний, еще советских времен автопылесос



Автопылесос – это очень просто.

Airline 12 В, Россия, Китай



Инновационная технология «Циклон»; мощность 120 Вт. Максимальный всасывающий поток 2000 Па. Длина кабеля питания 4 м. В комплекте всего две насадки.

Ориентировочная цена	700 руб.
Масса	825 г
Потребляемый ток	5,4 А
Уровень шума	70 дБ
Разрежение	370 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М6

 Качественные материалы.

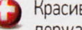
 Завышенная мощность, невысокая эффективность, бедная комплектация.

Black & Decker PAV1205, Германия, сделано в Китае



В комплекте две насадки (щелевая и щетка) и гибкий шланг. Есть устройство для стряхивания пыли с внутреннего фильтра без разборки. Двойная фильтрующая система. Чехол для хранения. Не рекомендовано использовать дольше 30 мин: посадит аккумулятор.

Ориентировочная цена	1955 руб.
Масса	1440 г
Потребляемый ток	6,0 А
Уровень шума	68 дБ
Разрежение	260 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М8

 Красивый дизайн, качественные материалы, держатель шнура.

 Самая высокая цена, скромная эффективность.

COIDO 6023, Китай



Пылесос + компрессор (данные помечены звездочкой). Всего одна насадка (щелевая). Зато компрессор позволяет накачивать шины, лодки, мячи и т. п. Длина шнура 3 м.

Ориентировочная цена	1000 руб.
Масса	1025 г
Потребляемый ток	4,6/8,8* А
Уровень шума	70/83* дБ
Разрежение	230 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М8

Наличие компрессора.


Бедная комплектация, нет предохранителя.

COIDO 6037, сделано в Китае



Наклейка по-русски сообщает: это пылесос автомобильный. Иной информации нет. В отличие от предыдущего образца, накачивать мячи не умеет. Но это не компенсировано ни одной добавочной насадкой для всасывания пыли.

Ориентировочная цена	310 руб.
Масса	550 г
Потребляемый ток	4,3 А
Уровень шума	75 дБ
Разрежение	220 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М4


Низкая цена.


Крайне бедная комплектация, самая низкая эффективность по гайкам.

COIDO 6038W, сделано в Китае



Для сухой и влажной уборки. Может всасывать пролитые жидкости: предусмотрен влагоотделитель, препятствующий попаданию жидкости в мотор.

Ориентировочная цена	390 руб.
Масса	640 г
Потребляемый ток	4,2 А
Уровень шума	76 дБ
Разрежение	230 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М5


Низкая цена.


Очень бедная комплектация.

«Малыш» создает примерно такое же разрежение, что и его современные правнуки. Иными словами, особого прогресса не случилось. И если сравнивать с домашними приборами, достижения автомобильных в наведении чистоты пропорционально – раз в семь – скромнее. Так что в гараже с розеткой лучше держать самый обычный агрегат. Другое дело – если, кроме гнезда на 12 В, других источников тока поблизости нет.

Раздобыв для испытаний 14 различных автопылесосов, мы предложили им обширную программу многоборья. Измерим массу, оценим шумность, проверим мощность (при полностью открытой трубе), затем разрежение (при

Cyclone AL-6049, Япония, сделано в Тайване



Обещаны: функция «Циклон», уникальные насадки, высокоскоростной двигатель. Отметим также двойной фильтр, гибкую щелевую насадку, удлинительные трубы, чехол с липучкой для крепления в багажнике, щетку для пола (!).

Ориентировочная цена	1475 руб.
Масса	825 г
Потребляемый ток	10,0 А
Уровень шума	76 дБ
Разрежение	420 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М10


Самое высокое разрежение, высокая эффективность, дизайн, качественные материалы.


Не заметили. Разве что цена кусается.

Electrolux FH120C, Китай



Для сухой уборки. Есть чехол, подсветка кнопки включения, гибкий шланг, двойной фильтр, циклонная система. Предусмотрено отверстие для выброса мелких деталей (винтики, гаечки и т. п.) без разборки фильтра.

Ориентировочная цена	1800 руб.
Масса	1160 г
Потребляемый ток	6,7 А
Уровень шума	71 дБ
Разрежение	310 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М12


Всосал самую большую гайку. Качественные материалы.


Нет длинной щелевой насадки. Высокая цена.

Energy E-205, Китай



Обещано: сбор пыли и влаги (!), мощность – 96 Вт, три насадки, шнур 6 м. В комплекте есть вращающаяся (без мотора) щетка и резиновая насадка для сбора влаги со стекол и кузова.

Ориентировочная цена	570 руб.
Масса	790 г
Потребляемый ток	7,7 А
Уровень шума	80 дБ
Разрежение	240 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М8


Длинный шнур.


Нет чехла, низкая эффективность, отсутствует предохранитель.

HEINER, Германия



Мощность 80–90 Вт, три насадки. Есть чехол, вращающаяся щетка с мотором и еще четыре насадки плюс шланг. Предохранитель – в штекере. Длина шнура 3,6 м.

Ориентировочная цена	1170 руб.
Масса	920 г
Потребляемый ток	8,0 А
Уровень шума	74 дБ
Разрежение	260 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М6

Наличие чехла, богатая комплектация, предохранитель.


Относительно невысокая эффективность при солидной цене.

King Tools VC 504, Дубай



Для сухой уборки. В комплекте всего пара насадок и инструкция на английском языке.

Ориентировочная цена	590 руб.
Масса	725 г
Потребляемый ток	4,0 А
Уровень шума	71 дБ
Разрежение	250 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М8


Недорогой и при этом относительно эффективный пылесос.


Нет русскоязычной инструкции, примитивный однослойный фильтр, бедная комплектация.

КОТО 12V-203, Япония, сделано в Китае



Двухмоторный пылесос; три насадки (в том числе с вращающимся блоком щеток); длина шнура 3 м; заявленная мощность 60 Вт. Полный близнец изделия SBM.

Ориентировочная цена	1250 руб.
Масса	875 г
Потребляемый ток	5,0 А
Уровень шума	73 дБ
Разрежение	230 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М6


Наличие предохранителя.


Невысокая эффективность при немаленькой цене.

полностью закрытой трубе), а под конец немножко пошутим и заставим их всасывать... гайки разного размера! Для наилучшего результата в этой номинации важна скорость потока воздуха, а она определяется не только разрежением, но и площадью сечения трубы. Причем тут уже не статическое разрежение, которое мы мерили, а динамическое, зависящее еще и от производительности насоса. Но пользователю то же самое можно изложить попроще: кто втянет самую тяжелую, тот и молодец! Гаек в редакции автомобильного журнала много – мы ограничились диапазоном от М3 до М12.

Результаты многоборья – в фотогалерее. Образцы расставлены в алфавитном порядке. Больше других нам понравились Electrolux FH120C и Cyclone AL-6049: цена приличная, но реальная отдача при этом есть. Остается решить для себя, что выгоднее – купить пылесос или заехать на автомойку? **ЗР**

MegaPower 25.06.010, по заказу из Германии



Шнур питания 2,5 м. Щелевая насадка, щетка для ковров. Для сухой и влажной уборки. На коробке анонсирована возможность справиться с жидкими загрязнениями, а в инструкции прямо запрещено всасывать любые жидкости.

Ориентировочная цена	280 руб.
Масса	690 г
Потребляемый ток	3,3 А
Уровень шума	73 дБ
Разрежение	210 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М6


Очень компактный и недорогой.


Бедная комплектация, противоречия в описании, низкая эффективность, короткий шнур.

MegaPower 25.07.010, Германия, сделано в Китае



Пылесос с аккумулятором. Мощность 55 Вт, время непрерывной работы более 25 мин, время зарядки 6–8 ч. В комплекте всего пара насадок, зато есть адаптеры для зарядки от 12 и 220 В, а также настенная зарядная станция-держатель пылесоса.

Ориентировочная цена	980 руб.
Масса	1430 г
Потребляемый ток	встроенный аккумулятор
Уровень шума	70 дБ
Разрежение	180 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М3


Автономность.


Гудит, но пыль почти не сосет.

SBM PVC-60, Германия, сделано в Китае



Обещаны мощность 60 Вт, набор насадок и сумка. Есть электрическая вращающаяся щетка, три щелевые насадки и маленькая щеточка, сумка для хранения. Длина шнура 3 м. В штекер встроен предохранитель.

Ориентировочная цена	800 руб.
Масса	885 г
Потребляемый ток	5,0 А
Уровень шума	74 дБ
Разрежение	280 мм в.ст.
Всасываемая гайка	М10


Неплохое разрежение при малой мощности.


Запрещено всасывать влагу (лужицы).



ПРОЕКТ ЦВЕТА ХАККИ

О будущей новинке от «Нокиан», существующей пока только в прототипе, рассказывает **Сергей Мишин**.

Работа над новой шиной, как, впрочем, и над любым современным товаром, проходит в обстановке строжайшей секретности. Изделие маскируют под известную модель, прячут до поры от посторонних глаз не только внешний вид, но и всю сколько-нибудь значимую информацию: промышленный шпионаж – дело весьма прибыльное. Тем не менее «Нокиан» рискнула, пригласив нас посмотреть на процесс создания новой шины. Разумеется, особых секретов не выдали, но глянуть «в замочную скважину» все же позволили. Боле того, нам удалось опробовать секретное изделие на дороге и даже измерить кое-какие характеристики. Шпионить за прототипом предстояло на испанском полигоне IDIADA близ Барселоны.

Работать пришлось ночью. Нет, не под ее покровом – просто для точности измерений нужно безветрие.

Пройти на территорию IDIADA не так-то просто. В дверях рамки металлоискателей, доброжелательный персонал тщательно досматривает всех и все, что несешь с собой. Фото- и видеоаппаратуру – в камеру хранения. Даже телефон, если он может снимать, туда же.

В арендованном «Нокиан» паддоке ждут «Фольксваген-Гольф», два комплекта шин-конкурентов 205/55R16 и изделия с «лицом» Hakka Green. Оказывается, сущность новинки скрывается под чужими протектором и боковинами. Внутри – оригинальная конструкция и, конечно, свой состав резины.

К «свободным полетам» нас не допустили, но провести замеры сопротивления качению на дороге позволили, как и договаривались. Так что все впечатления пришлось ловить в процессе замеров.

Измеряем выбеги при падении скорости со 100 до 80, с 70 до 50 и с 50 км/ч до полной остановки. Традиционную точку отсчета 120 км/ч игнорируем: все равно протектор на шине чужой, а чем выше скорость, тем более существенно его аэродинамическое влияние.

По ощущениям, прототип «Нокиан» довольно жесткий, с ним у «Гольфа» руль слегка «пустоват» и совсем небольшие задержки реакций при перестроениях. Зато как катятся! При замере выбега с 50 км/ч в том месте, где конкурент (заметим, частый лидер по экономичности в тестах ЗР) останавливался, «Нокиан» еще ехала со скоростью 20 км/ч, отодвигая свой финиш на 80 м.

Результаты замеров приведены в таблице. Прототип едет лучше на 6,5–13,3% (в зависимости от скорости). Для «Гольфа» с восьмиклапанным мотором 1,6 л это эквивалентно уменьшению расхода топлива примерно на 0,2 л на 100 км.

Но процесс создания «сверхзеленой» шины не окончен. Впереди подбор дополнительных компонентов для смеси, которые обеспечат надежное сцепление с сухой и мокрой дорогой, а также высокие ресурсные показатели, – но при этом сохранят минимальное сопротивление качению. А еще предстоит разработать рисунок протектора с низким аэродинамическим сопротивлением (чтобы не рвал воздух сложным лабиринтом канавок), малошумный, но с эффективным отводом воды из пятна контакта. И красивую надпись на боковину. Тогда мы узнаем имя, спрятанное доселе под маской «Хакки». ЗР



Сверхэкономичная Nokian до поры скрывается под личиной Hakka Green.

ВЫБЕГ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

	Со 100 до 80 км/ч*	С 70 до 50 км/ч**	С 50 до 0 км/ч***
Конкурент	386 м	383 м	612 м
Прототип Nokian	411 м	420 м	693 м
Разница в выбеге, м	25	37	81
Разница в выбеге, %	6,5	9,7	13,2

*Характеризует сопротивление качению при 90 км/ч.
**Характеризует сопротивление качению при 60 км/ч.
***Характеризует сопротивление качению при низких скоростях.

КУДА КРИВАЯ ВЫВЕЗЕТ

Тестировать антипробочные онлайн-программы «Яндекс.Карты» и Google Navigator взялся **Денис Арутюнян**. Фото **Александра Кульнева**.

Устроим соревнование: два экипажа стартуют через всю Москву из точки А в точку Б, каждый будет руководствоваться указаниями своего навигатора. По дороге оценим и удобство интерфейса, и грамотность прокладки маршрута. Адреса выбирали недолго – дважды вслепую ткнули пальцем в карту: старт на Рябиновой улице у дома № 45, финиш на Измайловском проспекте, 83.

МОБИЛЬНЫЕ КАРТЫ «ЯНДЕКСА»

У бесплатного приложения «Яндекс. Карты» немало достоинств: оно адаптировано ко всем мобильным операционным системам, платить за трафик абонентам МТС, «МегаФона» и «Билайна» не нужно, авторитет российская программа оценки дорожной обстановки уже завоевала немалый.

Впрочем, если разобраться, можно найти и немало минусов. Признаем, пользоваться ею на ходу не очень удобно: нет ни панорамного вида,



Меню программы «Яндекс.Карты» блистает простотой. Если вы все-таки застряли в пути, маршрут можно видоизменить с учетом более актуальной дорожной информации.



Рабочий экран «Яндекс.Карт» хорош в качестве информера, но для навигационной программы простоват и не очень удобен.



Карта навигатора «Гугла» выглядит очень неплохо. Но что за флажок в левом нижнем углу? Это наша точка финиша, 83-й дом по Измайловскому проспекту. Предполагается, что остаток пути нужно пройти пешком.

Герой телевизионной рекламы – голосовой поиск гугловского навигатора работает неплохо. Даже если система не распознает ваши слова с первого раза, она предлагает возможные варианты. А совсем недавно такая же функция появилась и в «Яндекс.Картах».



Google Navigator позволяет в любой момент вызвать меню альтернативных маршрутов – если ехать приходится долго, такая функция поможет избежать новообразовавшихся заторов.



ни стрелок на поворотах, ни голосовых подсказок. Зато поиск по адресам и точкам интересов отменный, ведь программа ищет информацию не во внутренней памяти, а в Сети. Да и раскраска картинки хороша – масса разноцветных пометок о заторах, дорожных работах и ДТП вселяет надежду на быстрое передвижение по мегаполису. Но чем надеяться – лучше проверить на себе!

Итак, старт! На часах 13:32. Без проблем выехали на Можайское шоссе, миновали Поклонную гору, свернули по указаниям навигатора на Третье кольцо... и уперлись в пробку в тоннеле под Ленинским проспектом. Странно – на экране затруднения не обозначены. До пересечения с Варшавским шоссе добирались ползком. А вот дальше «зеленая» дорога действительно оказалась свободной. И все шло гладко – вплоть до поворота с 3-й улицы Соколиной Горы на проспект Буденного: чтобы уйти налево, как рекомендовал навигатор, пришлось бы проехать 15 метров по встречке. Так дело не пойдет! Свернули направо, до разворота, благо проехать пришлось всего метров двести. Зато дальше добирались быстро, не нарушая Правила. И даже упрятанный в глубине дворов дом № 83 нашли без проблем. В итоге первый экипаж оказался на финише в 14:37. Час и пять минут – достойный результат для маршрута длиной больше 32 километров, проложенного через загруженный город.

НАВИГАТОР «ГУГЛА»

Популярность устройств на платформе Google Android растет лавинообразно. И на каждом из них уже в момент покупки установлено бесплатное приложение Google Navigator (еще совсем недавно приходилось довольствоваться более простой программой-информером Google Maps). Соединение с эфиром платное и зависит от объемов трафика и тарифов оператора.

Приятно: гугловский продукт – полноценное навигационное решение. На экране псевдотрехмерная картинка (плоская карта с наклоном), удобное сопровождение с внятной индикацией маневров, приятные на слух



Испытуемые программы проложили почти одинаковые маршруты, различия в деталях. На финиш «Гугл» привел на восемь минут позже, чем «Яндекс», разницу можно списать на статистическую погрешность и стиль вождения.

и грамотные голосовые подсказки. Отрадно, что при построении маршрута можно сразу выбрать альтернативный путь – для каждого из вариантов программа покажет, в каких местах вас ждут затруднения на дороге, и просчитает время в пути. Впрочем, все это замечательно в теории. А как на практике?

Стартовали одновременно со вторым экипажем, в 13:32. Довольно долго ехали параллельно – программы проложили почти одинаковые маршруты. Так же постояли в пробке на Третьем кольце до пересечения с Варшавкой, так же свернули на шоссе Энтузиастов. Только «Гугл» повел не на проспект Буденного, а порекомендовал повернуть на Главную аллею. Постойте-ка, там же нет левого поворота! Нужно принять направо, в специальный карман, а уже оттуда выполнять маневр. Но навигатор этих тонкостей не знает.

После этого инцидента все шло гладко, пока в 14:45 программа не объявила, что мы... прибыли к месту назначения. Позвольте, мы же стоим на 9-й Парковой, а до нужного дома еще метров триста-четыреста, причем по прямой. Но заводить в лабиринт дворов навигатор отказался, хотя и показал точку назначения на экране. Прогуляемся?

В нашем конкретном тесте выиграл «Яндекс». Хотя, приняв во внимание плохонькие интерфейс и функционал, присудить ему победу трудно. Зато «Яндекс» оказался хорош как источник актуальной и довольно достоверной информации о дорожной обстановке. «Гугл» ближе к полноценным навигационным решениям, вот только программа пока сыровата да приходится платить за трафик операторам. Деньги небольшие (за наш вояж оператор списал со счета рублей пять), но у «Яндекса» вовсе бесплатно. ЗР

Редакция благодарит группу компаний «Связной» за предоставленный на тест планшетный компьютер Samsung Galaxy Tab.

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

Свершилось! На прилавках появился первый смартфон с ГЛОНАСС-навигацией – широко разрекламированный в качестве российского аналога айфона аппарат МТС-945. По характеристикам русский телефон-навигатор близок скорее к представителям бюджетного класса, таким как «Хайскрин-Космо» (7990 рублей). Даже самых ярых патриотов может отпугнуть цена 945-го – 10 990 рублей. Дороговато за коммуникатор с довольно скромными характеристиками.

С навигацией новичок справляется неплохо. Порадовало, что аппарат работает сразу в двух системах: GPS и ГЛОНАСС. Определяет положение на месте шустро. А вот фирменное приложение «МТС Навигатор» – со странностями. Например, при каждом запуске оно требует подключения к серверу через GPRS. Мало того, что в роуминге это будет стоить отдельных (и немалых) денег, так еще и соединение устанавливается далеко не всегда. Согласитесь, обидно вместо маршрута к точке назначения увидеть сообщение:



«Соединение недоступно, сервер перегружен».

Забавно выглядит и окно индикации сигнала из космоса: там четко прописано, сколько над головой спутников ГЛОНАСС, а вот об импортной системе сообщается просто: 3+, то есть больше трех. Особо любопытные могут проверить качество приема с помощью отдельной утилиты: аппарат видит, как правило, от шести до девяти российских спутников и девять-десять американских.

И все-таки программой вполне можно пользоваться: маршруты прокладывает и перепрокладывает оперативно да и информацию о пробках учитывает. Экран карты читается неплохо, предупреждения о маневрах не запаздывают. Если бы еще не странные квакающие голосовые подсказки – точно такие же, как в устройствах «Гармин».

Впрочем, если найти общий язык с программой «МТС Навигатор» не удастся, установите любой навигационный софт, совместимый с платформой Android, – в этом кроется еще одно достоинство нового смартфона.



ОБУВЬ ОТ «БОСКО»

До недавнего времени найти недорогие шины для компактных кроссоверов было невозможно. Компания Viatti заполнила этот пробел и показала новинку **Сергею Мишину**.

Интернациональный продукт с итало-германской родословной и звонким именем «Виатти» появился на свет совсем недавно. Пока автомобилистам предлагают три модели: легковую «Страда Асимметрико», зимнюю нешипованную «Брина» и всесезонную «Боско A/T».

Сегодня речь пойдет именно о «Боско» – шинах для вседорожников. От обычных легковых они отличаются не только специфическими SUV-размерами, но и более мощным каркасом, усиленными плечами и боковинами. Производители говорят, что конструкция и рисунок протектора созданы с учетом новейших технических решений, нацеленных на улучшение управляемости, устойчивости и комфорта, а также увеличение срока службы за счет высокой износостойкости покрышек.

Одна из находок – резиновая смесь протектора, изготовленная по технологии ViaMIX. Жесткость резины здесь реагирует на изменение температуры. При ее снижении протектор становится мягче, что улучшает сцепление с дорогой. При нагреве резина твердеет, улучшая реакции автомобиля на действия рулем, а значит, и управляемость.

Использование технологии ViaPRO и нововведения в рисунке протектора направлены на снижение шума. Потому производитель считает, что шины «Виатти» относятся к категории премиум.

Нам довелось опробовать новинку на популярных в России кроссоверах – «Фольксвагене-Тигуан» и «Ниссане-Кашкай».

Уже при монтаже шин отметили как достоинство симметричность рисунка протектора: запаска подойдет на любую сторону. И еще высокое качество изготовления – никакого биения на стенде балансировки, а масса грузиков на колесо не превысила 40 г.

Вседорожники с новыми шинами на асфальте практически не отличаются от обутых в обычные всесезонные шины. На прямой «ноль» на руле слегка размазан, при увеличении угла поворота рулевого колеса откликаются с задержкой. Сцепные свойства на сухом асфальте приемлемые, в быстрых поворотах машины скользят наружу несколько раньше, чем ожидаешь. При интенсивном торможении шины начинают повизгивать.

На неизбежных для большинства отечественных дорог трещинах и мелких неровностях шины особо мягкими не назовешь – сказывается низкий профиль, из-за которого, отчасти, ощутимо потряхивает автомобили и седоков. Впрочем, впечатления пока только субъективные. Для подробного разговора – с результатами замеров тормозного пути на сухой и на мокрой дороге, с оценкой управляемости и поведением в экстремальных режимах – потребуются полноценные полигонные сравнения с конкурентами.

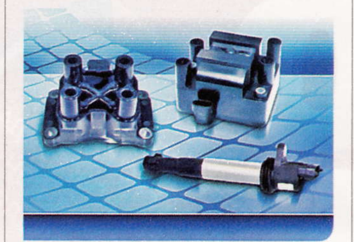
Не забудем, что это шины для кроссовера и он на них должен уверенно перемещаться по дорогам без покрытия. И вот здесь, на грунтовке и песке, шины порадовали: уверенно работают при разгоне и торможении, позволяя точно управлять машинами в «пляжных танцах», особенно «Тигуаном».

«Виатти-Боско A/T» размеров 215/65R16 98 H, 245/70R16 107 H и 235/55R17 99 H можно купить уже сегодня, причем на 15–30 процентов дешевле аналогичных шин именитых компаний. ЗР



«Виатти-Боско» – шины для кроссоверов, в предварительных заездах показали себя вполне достойно.

КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ ДЛЯ ВАЗов



В зависимости от модели двигателя вам могут потребоваться четырехвыводная катушка, либо модуль зажигания, либо катушка на свечу. Все эти изделия выпускает теперь завод КЭМЗ в Калуге, используя немецкий провод и японскую эпоксидную смолу. Первый выдерживает нагрев до 180 °C, вторая, вместе с каркасом из полифениленоксида, – напряжение свыше 30 кВ. А цена самого сложного изделия не превышает **770 руб.**

БАМПЕР ДЛЯ «ФОКУСА»



Если случайно разбили передний бампер на своем «Форде-Фокус», подумайте, не превратить ли банальную замену в небольшой рестайлинг. Для этого достаточно приобрести за **5000 руб.** оригинальное изделие компании «Юролтюнинг», изготовленное из прочного АБС-пластика. Такой бампер придаст автомобилю индивидуальность, добавит его облику агрессивности и спортивности. Правда, придется еще оплатить окраску, но это обязательная операция для любого бампера.

АНТИДОЖДЬ

Препарат «ASTROhim- Антидождь АС-890» образует на поверхности стекол, зеркал заднего вида, фарах стойкую водоотталкивающую пленку. При скорости движения выше 60 км/ч возникает эффект самоочистки поверхности от воды и загрязнений, что улучшает видимость, освещенность дороги, позволяет реже пользоваться дворниками. Если не успеете летом израсходовать баллончик стоимостью около **70 руб.**, зимой он тоже пригодится: средство препятствует обледенению стекол.



ОПОРЫ СТОЕК «ЗА РУЛЕМ»

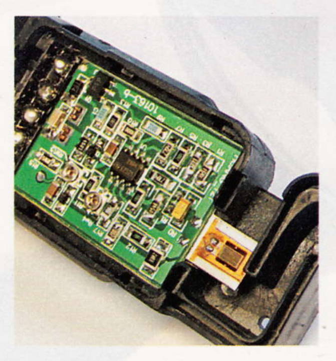




По нашему заказу опоры стоек для переднеприводных автомобилей ВАЗ изготавливает специализированное предприятие, оснащенное высокоточным оборудованием. Конструкция полностью соответствует чертежам АВТОВАЗа, но отличается уникальным составом материала для резинового виброизолятора. Это повышает допустимые нагрузки в 1,6 раза, а остаточная деформация, напротив, в 1,4 раза меньше. Упорные подшипники проходят 100-процентный входной контроль. А стоит новинка около **650 руб.**

ДАТЧИК МАССОВОГО РАСХОДА ВОЗДУХА

Предприятие «АвтоТрейд» предлагает замену изделия от Bosch собственными аналогами: ДМРВ-037 и -116. Корпусные детали датчика закупают на Тайване, а монтируют печатную плату у себя на предприятии. Стоят такие датчики около **950 руб.** за штуку.



ДИСКИ СЦЕПЛЕНИЯ TRIALLI

Итальянская компания организовала выпуск ведомых дисков сцепления FD 306 для ВАЗов моделей 2101–2107, 2121, 2131. Новая конструкция ступицы и гасителя крутильных колебаний позволила повысить надежность работы диска сцепления в среднем на 40–80%. Фрикционный материал содержит латунные волокна для улучшения охлаждения, а медные заклепки не боятся коррозии. Все диски проходят тщательную балансировку, гарантирующую ничтожный уровень вибраций при работе. Стоит новинка всего **350 руб.**



ВОЗДУШНЫЕ ФИЛЬТРЫ «ЗА РУЛЕМ»

По нашему заказу эти фильтры изготавливают из специально пропитанной фильтрующей бумаги, большой объем которой гарантирует эффективную работу фильтра на протяжении 20 000 км, что подтверждено стендовыми испытаниями. Высокая пылеемкость фильтра достигнута при малом аэродинамическом сопротивлении, что улучшает наполнение цилиндров, снижает расход топлива и повышает мощность двигателя. В зависимости от модели фильтры «За рулем» стоят **от 90 до 250 руб.**





ЖИДКИЙ ЧЕХОЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ

Это новый на нашем рынке продукт компании «Сапфир». Обработав им автомобиль, владелец надежно защитит кузов от воздействия солей, размягченного битума, веток, насекомых, песка, гравия. Ударопрочная эластичная пленка, образующаяся на поверхности металла, легко снимается после дальнего перегона, триала, но не растрескивается и не отстает при движении. Стоит банка с новинкой **550 руб.**



РЕМНИ ГРМ С НОВЫМ ЗУБОМ

Особенность ремней ГРМ для «Приоры» и «Калины» с двигателями 21126 и 11194, выпущенных компанией LUZAR, заключается в полукруглой форме зуба (профиль RU). Новинка обладает высокими прочностными характеристиками, морозостойкостью до минус 45 °С, гарантированным моторесурсом более 500 часов. Ремни выпускаются как в картонной, так и в блистерной упаковке, – в любом случае их цена не превышает **510 руб.**

МОТОРНОЕ МАСЛО TOTAL

Новое масло Quartz 9000 Energy HKS G-310 5W30 разработано специально для бензиновых двигателей автомобилей «Хёндай» и КИА. Отныне его можно найти в магазинах, чтобы заменить порцию, залитую на заводе в новый автомобиль. Правда, до первой покупки новинки предстоит еще проехать 30 000 км – такой пробег установлен для данного масла. И хорошо, потому что пятилитровая канистра стоит около **1600 руб.**

ДОМКРАТ – ПРОЩЕ НЕКУДА



Домкрат AJ-B-02L можно приобрести всего за **400 руб.** Такой цены для гидравлического устройства грузоподъемностью 2 т производителю удалось добиться после тщательной ревизии конструкции. Оказалось, что многим не требуется высота подъема более 280 мм, а предохранительный клапан в таком домкрате и вовсе излишество. Низкое усилие на рукоятке позволяет рекомендовать новинку женщинам-автомобилисткам.



В ТЕНИ ДРАКОНА

Автосалон в Нью-Йорке начал отсчет Североамериканским автошоу в 1900 году и считается старейшим на континенте. Старейшим, но вовсе не самым представительным, поскольку явно уступает Детройту, открывающему автовыставочный сезон. В этом году Нью-Йорку не повезло еще больше – по времени салон на берегу Гудзона совпал с шанхайским, который, представляя самый крупный мировой автомобильный рынок, притянул к себе основное внимание. По залам Нью-Йоркского международного автосалона прошел **Владимир Соловьев**. Фото автора.



Самой яркой премьерой Нью-Йорка стал «Фольксваген-Жук» третьего поколения. Однако, учитывая, что концерн со штаб-квартирой в Вольфсбурге презентовал нового «Жука» сразу на трех континентах – в Нью-Йорке, Шанхае и Берлине, уникальность зрелища слегка потускнела, хотя сам «Жук» выглядит блестяще. В отличие от предшественника, нарисованного при помощи одного только циркуля, у нового автомобиля формы более живые, агрессивные и спортивные. Автомобиль стал на 80 мм шире и на 15 мм ниже. Двери лишились оконных рамок, что придало легкость конструкции. «Жук» будет приводиться в движение 170-сильным мотором 2,5 л в сочетании с 5-ступенчатой механикой или 6-ступенчатым автоматом. Позже появится турбодизель и 6-ступенчатая коробка DSG. Ориентировочные цены в Америке – 20–25 тысяч долларов.



Чисто американская премьера – «Форд-Таурус». Флагманская модель «Форда» обновилась больше внутри, чем снаружи. Тем не менее повышенное внимание к модели со стороны американских журналистов заставило и меня задержаться рядом с ней. В линейке моторов появился экономичный 2-литровый двигатель серии EcoBoost, а 3,5-литровый V6 добавил 25 «лошадок» и развивает ныне 290 л.с. С новым главным цилиндром повысилась эффективность тормозов. Инженеры, работавшие над «Тельцом» 2013 модельного года, не побоялись признать, что в работе ориентировались на «Ауди-А6». В самом деле, оснащенный полноприводной трансмиссией «Форд-Таурус» (а есть и такая модификация) мог бы найти своих почитателей и в России.



Японская «Сузуки» привезла в Нью-Йорк сразу два концепта на платформе седана бизнес-класса «Кизаши». Первый, спортивный вариант седана «Кизаши» с наддувным 300-сильным двигателем, получил название «Кизаши-Апекс Концепт». Своим внешним видом он наглядно демонстрирует неразрывную связь между автомобильным и мотоциклетным подразделениями «Сузуки». Второй седан – гибридный «Кизаши-Экочардж Концепт»; за счет активного использования электрической тяги ему удается на 25% снизить расход топлива в реальных условиях движения. «Экочардж» снабжен 4-цилиндровым бензиновым двигателем объемом 2,0 л, который дополнен электросиловой установкой из генератора мощностью 15 кВт с жидкостным охлаждением и литий-ионного аккумулятора напряжением 115 В с воздушным охлаждением. Поскольку оба концепта выполнены на основе существующей платформы, их небезосновательно рассматривают как вполне готовые к производству автомобили.



«Ниссан-Верса» 2012 года параллельно выставлялся в Шанхае как новый «Ниссан-Тиида». Американская «Верса» видится одним из самых интересных предложений на рынке: машина на 15-дюймовых колесах с кондиционером, аудиосистемой с CD-чейнджером будет стоить 10 990 долларов. За спутниковое радио, разумеется, придется доплатить. Базовым будет мотор 1,6 л (109 л.с.). Покупателю предложат на выбор 5-ступенчатую механику либо вариатор.

У этого экспоната я не мог не остановиться, признав в нем полюбившийся в России «Хёндай-Солярис». Правда, в Америке он предлагается как «Акцент» и оснащен более мощным двигателем 1,6 л (136 л.с.) вкупе с 6-ступенчатыми коробками новейшей разработки, автоматической или механической. Рядом с ним был замечен и «Акцент» с кузовом хэтчбек, который в России появится во второй половине года.







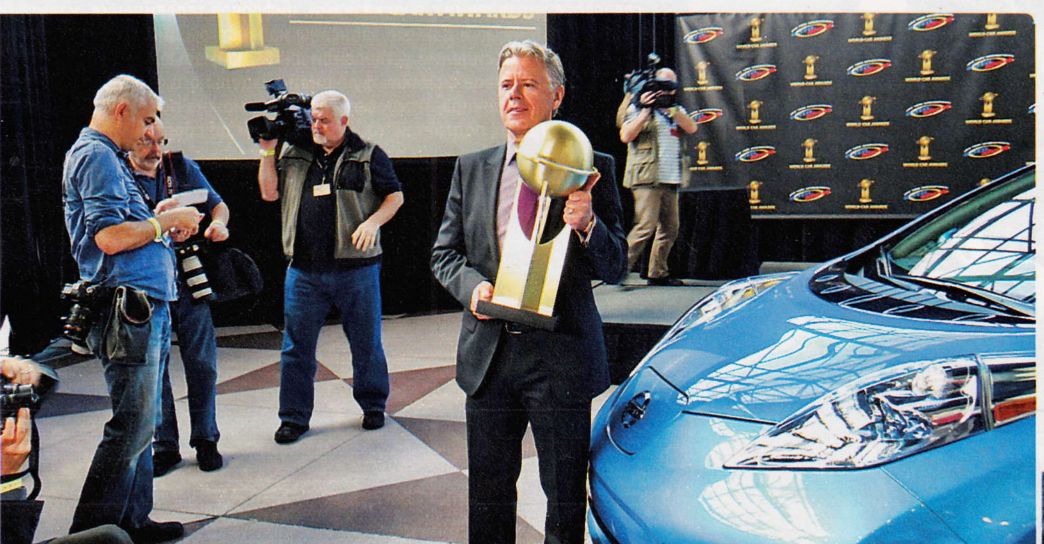
Мировой премьерой концепта «Лексус LF-Gh» японские конструкторы захотели изменить представление о динамичном седане премиум-класса. Заметно агрессивнее стал дизайн. Приподнятый капот намекает на увеличенную мощность силовой установки, уменьшенные по диаметру выхлопные тубы в заднем бампере – на экологическую чистоту. Дизайнеры «Лексуса» с момента появления марки всегда ориентировались на премиумные европейские бренды. Вот и сейчас в очертаниях LF-Gh проглядывает что-то от БМВ, но оригинальности радиаторной решетке не занимать. Специалисты «Лексуса» считают, что концепт определит основное направление дизайна марки на перспективу.



Появление концепта «Сайон FR-S» на стенде дочерней компании «Тойоты» означает, что материнская спортивная модель FT-86, показанная еще на Токийском мотор-шоу 2009 года, пока далека от серии. Энергичный облик, быстрые колеса – FR-S можно назвать самым динамичным концептом Нью-Йорка.

«Субару-Импреза» осчастливила Нью-Йорк мировой премьерой. «Импрезу» четвертого поколения в кузовах седан и хэтчбек представил сам глава компании г-н Мори, который подчеркнул, что главным критерием для конструкторов при создании машины было удовольствие от вождения. Размеры автомобиля не изменились, а симметричный полный привод и оппозитные моторы стали в третьем поколении более экологичными и экономичными. «Импрезу» укомплектуют новым 2-литровым мотором мощностью 148 л.с. в сочетании с 5-ступенчатой механической коробкой или вариатором. Разгон до сотни – 9,8 с у стандартного автомобиля, но это время заметно меньше у спортивных версий «Импрезы», с которыми «Субару» дебютировала в Шанхае.





Нью-Йоркское мотор-шоу – традиционное место вручения наград конкурса «Всемирный автомобиль года», в жюри которого представлено издательство «За рулем». Автомобилем года-2011 по решению журналистов Европы, Азии и Северной Америки объявлен «Ниссан-Лиф». Карлос Товарес, вице-президент «Ниссан», получает награду.

В номинации «Самый экологичный автомобиль» отличился «Шевроле-Вольт».

Лучшим спортивным автомобилем назван «Феррари-458 Италия».





ИГРА НА ПОНИЖЕНИЕ

На биржах этот прием используют только опытные игроки. Так и в автомобильном мире: не всякая фирма, завоевавшая имя выпуском солидных моделей, рискнет попробовать себя в младших классах. В семействе «Рейндж-Ровер» появился самый маленький, компактный и экономичный автомобиль. С английским денди встретился **Максим Сачков**. Фото автора и «Ленд-Ровер».

Система панорамного обзора располагает пятью камерами: пару разместили спереди, по одной по бокам и еще одну сзади – они помогают и при парковке, и на бездорожье. Картинка передается на центральный дисплей, на котором появляется дополнительная графика, облегчающая парковку, в том числе с прицепом. Совсем неуверенным в своих силах предложат автоматическую систему: машина сама крутит руль, а сидящий за ним лишь нажимает педали.

«Эвок» доказывает, что он «Рейндж-Ровер» и характерным для английских вседорожников дизайном салона, и дорогими материалами в отделке, и высокотехнологичным оборудованием. В распоряжении водителя высокоскоростной Интернет, модернизированное голосовое управление с подсказками, цифровое телевидение, навигация и аудиосистема, чьи данные записаны на жестком диске. В подголовниках передних сидений установили аж 8-дюймовые мониторы, экран на панели приборов снабжен функцией раздельного просмотра для водителя и пассажира. Атмосферу в салоне можно поменять, задав одну из пяти фоновых подсветок: от уютной синей до спортивной красной.



Конструкции полного привода «Эвока» и «Фрилендера» схожи как две капли воды: постоянный, без пониженной передачи, а тягу между передней и задней осями перераспределяет муфта «Халдекс». Облегчить езду по бездорожью помогает система Terrain Response с четырьмя режимами: «дорожный», «гравий или снег», «грязь или корни», «песок». Щелчком шайбы на центральной консоли включают соответствующие алгоритмы работы полного привода, двигателя, коробки, подвески и электроусилителя рулевого управления. На борту работают и другие электронные ассистенты: модернизированная система спуска с горы, контроль за поперечными кренами, система стабилизации (в том числе при езде с прицепом), помощь при трогание в подъем.



Натурой при создании «Эвока» послужил концепт LRX. Разработчики даже оставили уникальную для этого класса трехдверную модификацию, окрестив ее купе. Правда, в угоду компоновке и аэродинамике серийный автомобиль сделали шире (1908 против 1900 мм) и выше (1605 и 1570 мм), зато чуть короче (4340 и 4355 мм). Кроме того, хотели сохранить главные качества, присущие всем «рейнджам», в том числе уверенность на бездорожье. Пониженной передачи и жестких блокировок у «Эвока» нет, но геометрическая проходимость отличная: дорожный просвет – 212 мм, углы въезда и съезда – 25 и 22°, глубина преодолеваемого брода – 500 мм.

Модернизированный 2,2-литровый дизель (DW12C) выдает 140 кВт/190 л.с. при 3500 об/мин и 420 Н·м при 1750 об/мин. Снизив потери на трение и массу некоторых деталей, установив новые форсунки и свечи накаливания, а также систему рециркуляции с эффективным охлаждением газов и турбину с более высокой рабочей температурой, удалось серьезно улучшить мощностные характеристики и уменьшить вредные выбросы. А двойные стенки выпускного патрубка турбины и дополнительные шумопоглощающие элементы на двигателе приглушили дизелю голос. Двухлитровый бензиновый турбодвигатель Si4 «Эвока» по мощности немного превосходит атмосферный агрегат объемом 3,2 л для «Фрилендера» (240 против 233 л.с.), а расход в среднем на 8% ниже. Этому во многом способствует высокое давление впрыска (до 200 бар), промежуточное охлаждение подаваемого в цилиндры воздуха, регулируемые фазы и турбина с изменяемой производительностью.

Конструкторы «Эвока» боролись за каждый килограмм. Крышу, усилители бамперов, пороги, многие детали подвески сделали из алюминия. Более того, компьютерные технологии позволили снять с капота, выполненного также из «крылатого» металла, еще 2,5 кг без ущерба для жесткости и безопасности. Каркас панели отлили из более легкого магния. Результат – минус 6,5 кг по сравнению с аналогичной стальной конструкцией. При этом жесткий скелет позволил добиться точного сопряжения наращиваемых на него деталей, снизилась вероятность появления скрипов в соединениях. Крылья из термопласта легче стальных почти на 3 кг, при этом материал проще формуется, предоставляя дизайнерской фантазии неограниченную свободу. Впервые для «Ленд-Ровера» дверь задка изготовили из полимерных композитов. Выиграли не только в весе и цене, но и в качестве благодаря меньшему числу соединений.

Благодаря компьютерному проектированию CAE, каркас сиденья сбросил 3 кг. Он сделан из высокопрочной и тонкой (0,7–0,9 мм) стали, его элементы соединяют лазерной сваркой. Необходимой жесткости достигают за счет точного расчета формы деталей, а не увеличения их толщины. Помимо комфортных сидений с шестью – восемью регулировками, предлагают более цепкие спортивные кресла с развитой боковой поддержкой и интегрированным подголовником. Вместо единого заднего дивана можно заказать пару индивидуальных сидений. Всего в списке 16 вариантов оформления салона. Большинство элементов интерьера «Эвока» изготавливают из вторсырья, а использованные натуральные материалы весят 21 кг. Кстати, на отделку богатой комплектации уходит около 10 м² кожи (это три коровьи шкуры).

МИНУС НА ПЛЮС

Под заголовком «Эффективная динамика» собирается все больше изобретений, которые в скором времени появятся на моделях БМВ. Маленькие тайны немецкого концерна раскрывает **Максим Сачков**.

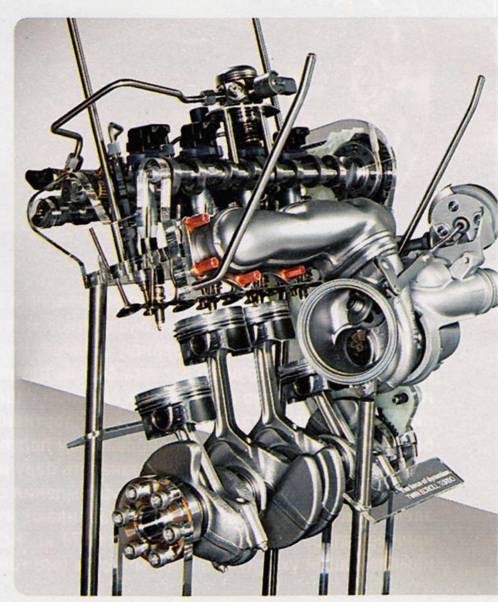
Приветственная речь доктора Дрегера, директора по производству автомобилей БМВ, изобиловала впечатляющими цифрами. За последние полтора десятилетия концерну удалось снизить выбросы CO_2 у новых машин на 30%. При этом 52 модели выделяют меньше 140 г/км – один из лучших показателей среди конкурентов, а 19 из их числа могут похвастаться 120 г/км. Вдобавок БМВ еще ухитряется экономить топливо и деньги покупателей своих машин.

Достигнуть завидных результатов во многом помогла проводимая баварцами в последние 10 лет стратегия эффективной динамики (Efficient Dynamics), направленная на снижение вредных выбросов. Ради этого совершенствуются не только силовые агрегаты, но и автомобиль в комплексе: аэродинамика, энергопотребление, масса, тепловые потери и все остальное, что напрямую или косвенно влияет на экономичность.

ПОЛЕГЧЕ

Снижение массы – одно из приоритетных направлений в погоне за хорошими показателями топливной экономичности, благо возможностей хоть отбавляй. Уже на этапе проектирования

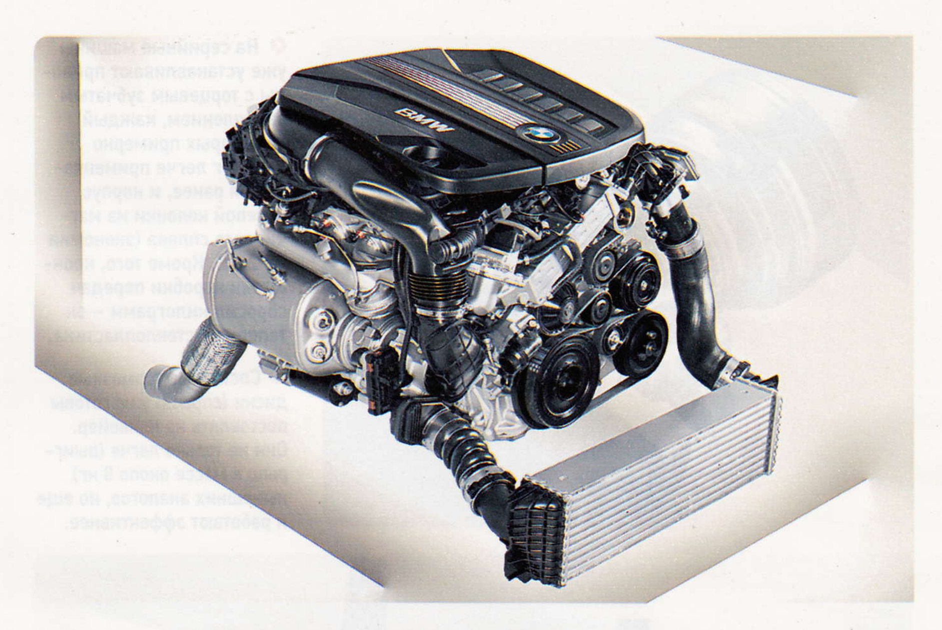
Новый четырехцилиндровый бензиновый мотор объемом 2,0 л принадлежит к семейству двигателей TVDI (Turbocharging, Valvetronic, Direct Injection). Сочетание наддува, системы, регулирующей высоту подъема клапана, непосредственного впрыска топлива позволило приблизиться к показателям «шестерки» – новинка всего 5% проигрывает в мощности, зато на 13% выше крутящий момент и на 16% лучше экономичность.



разработчики прикидывают массу будущей модели. А дальше начинают «соскребать» с кузова, агрегатов, шасси заветные килограммы. Подбирают легкие материалы, мудрят над конструкцией и внутренней структурой, пытаются сделать узлы компактнее.

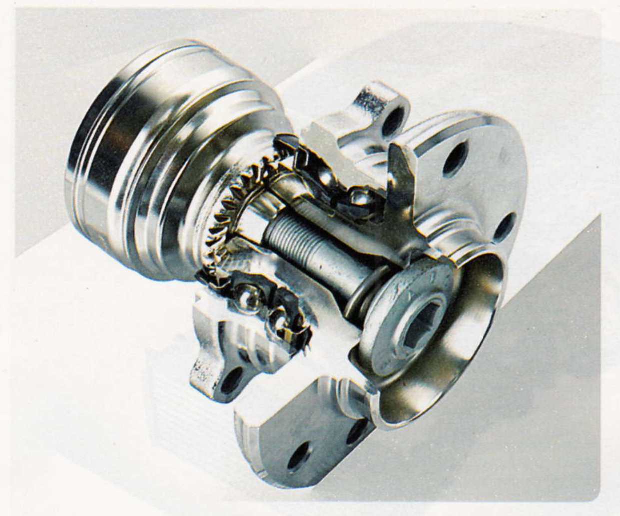
В числе первых «невесомых образцов – капот, чья сотовая структура из... картона обернута углеродным волокном. Масса такой детали в пять раз меньше, чем у аналогичной по размерам стальной, – лишь 3,3 кг. И еще примерно на полтора ее утяжеляет лакокрасочное покрытие. При этом «картонка» эффективнее гасит энергию удара, если пешеход, не дай бог, попадет под колеса и плюхнется на капот. И запрограммировать сминаемые зоны намного проще – достаточно изменить толщину картонной структуры.

Детали из привычных материалов также теряют в весе. Естественно, самые строгие диеты прописывают большим и тяжелым моделям. Крыша «семерки», отштампованная из алюминия, легче стальной на 5 кг. Двери «пятерки» из того же крылатого металла дают выигрыш в 23 кг. Впрочем, из легких материалов делают не только наружные панели. Например, каркас приборной панели «Роллс-Ройса» (марка принадлежит БМВ),



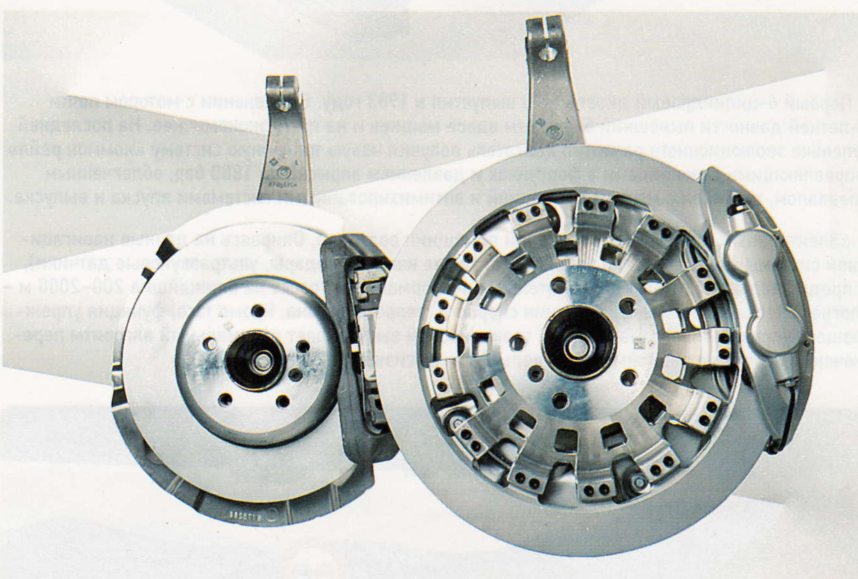
Первый 6-цилиндровый дизель БМВ выпустил в 1983 году. В сравнении с мотором почти 30-летней давности нынешний более чем вдвое мощнее и на треть экономичнее. На последней ступеньке эволюционного развития двигатель получил новую топливную систему «коммон рейл» с управляющими соленоидами в форсунках и давлением впрыска до 1800 бар, облегченным коленвалом, турбиной с меньшей инерцией и оптимизированными системами впуска и выпуска.

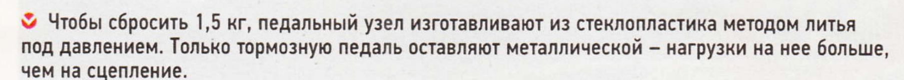
«Электронный горизонт» – очередной помощник водителя. Опираясь на данные навигационной системы (в перспективе задействуют также камеры, радары, ультразвуковые датчики), он предоставляет водителю дополнительную информацию о трассе на ближайшие 200–2000 м – топографические данные, ограничения скорости, запреты обгона. Кроме того, функция упреждающего управления автоматической трансмиссией выстраивает оптимальный алгоритм переключения передач в зависимости от рельефа и крутизны поворотов.



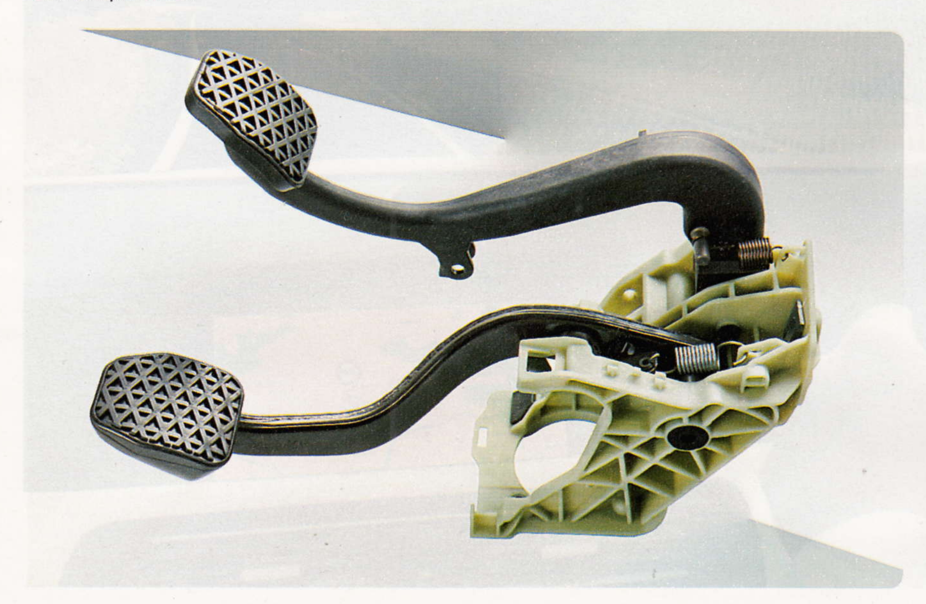
На серийные машины уже устанавливают приводы с торцевым зубчатым зацеплением, каждый из которых примерно на 200 г легче применявшихся ранее, и корпус рулевой колонки из магниевого сплава (экономия до 2 кг). Кроме того, кронштейн коробки передач сбросил килограмм – он теперь из стеклопластика.

Составные тормозные диски (справа) уже готовы поставлять на конвейер. Они не только легче (выигрыш в массе около 8 кг) нынешних аналогов, но еще и работают эффективнее.





Чтобы сбросить 1,5 кг, педальный узел изготавливают из стеклопластика методом литья под давлением. Только тормозную педаль оставляют металлической – нагрузки на нее больше, чем на сцепление.



отлитый из магния, легче стального почти на треть.

Примерно на 5% мог бы похудеть автомобиль, сбрось он всю шумоизоляцию. Совсем отказаться от нее на гражданских моделях нельзя, надо грамотно сократить и распределить. Особое внимание – передней части автомобиля. Здесь больше всего источников шума, велика нагрузка на переднюю ось. Поэтому громоздкие и увесистые изолирующие маты БМВ частично заменяет ажурными и тонкими панелями из полиуретана и текстиля: наклеенные не на кузов, а на двигатель в выверенных местах, они гасят вибрации в звуковом диапазоне, а кроме того, служат дополнительной теплоизоляцией.



ИДЕАЛЬНЫЙ ЦИЛИНДР

Интересная идея глобальной унификации двигателей – идеальный цилиндр объемом 500 см³. Его будут использовать как модуль для постройки трех-, четырех- и шестицилиндровых (благо последний у БМВ – традиционно рядный) моторов, выдающих завидные по сегодняшним меркам показатели. По прикидкам, крутящий момент и мощность, снятые со «стандартного» цилиндра, составят 60–100 Н·м и 30–50 кВт соответственно. А для дизелей – 75–100 Н·м и 20–40 кВт.

Удобно и выгодно. По сути, вложиться нужно лишь единожды. Рассчитать геометрию цилиндра, форму камеры сгорания, настроить топливную аппаратуру и систему наддува воздуха, отладить рабочий процесс – идеальный цилиндр готов.

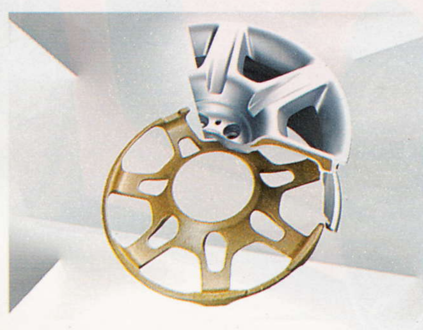
Современные бензиновые и дизельные двигатели не только схожи по характеристикам, но и готовы заимствовать друг у друга многие детали. Например, блоки цилиндров – одинаковые по высоте, межцилиндровому расстоянию и системе охлаждения, что позволяет обрабатывать их на одном оборудовании. Или единый для всех моторов привод газораспределительного механизма и вспомогательных агрегатов, который будет вынесен на заднюю стенку. Так лучше с точки зрения компоновки и безопасности пешеходов – чем дальше от носа, тем больше пространства между капотом и агрегатами.

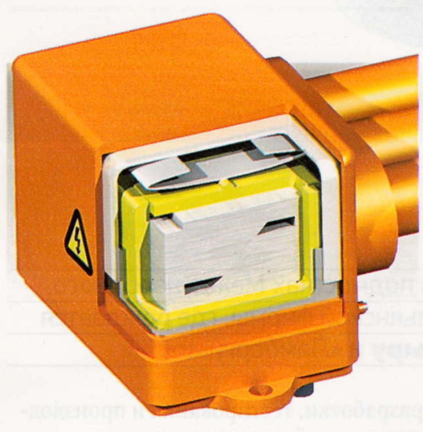
Согласно концепции количество одинаковых деталей у бензиновых и дизельных двигателей составит около 40%. Примерно в полтора раза выше унификация внутри семейств – например, детали шатунно-поршневой группы, топливной системы и наддува. Естественно, расположение двигателей под капотом тоже стандартизируют: угол наклона и точки крепления



На изготовление капота из углепластика и картона затрачивают около 20 минут. Разработчики утверждают, что при массовом производстве такая деталь будет не дороже тех, что сейчас устанавливают на серийные машины.

Снизить неподрессоренные массы автомобиля суммарно на 6 кг помогут легкосплавные диски колес, полости которых заполнены термостойкими силикатами.

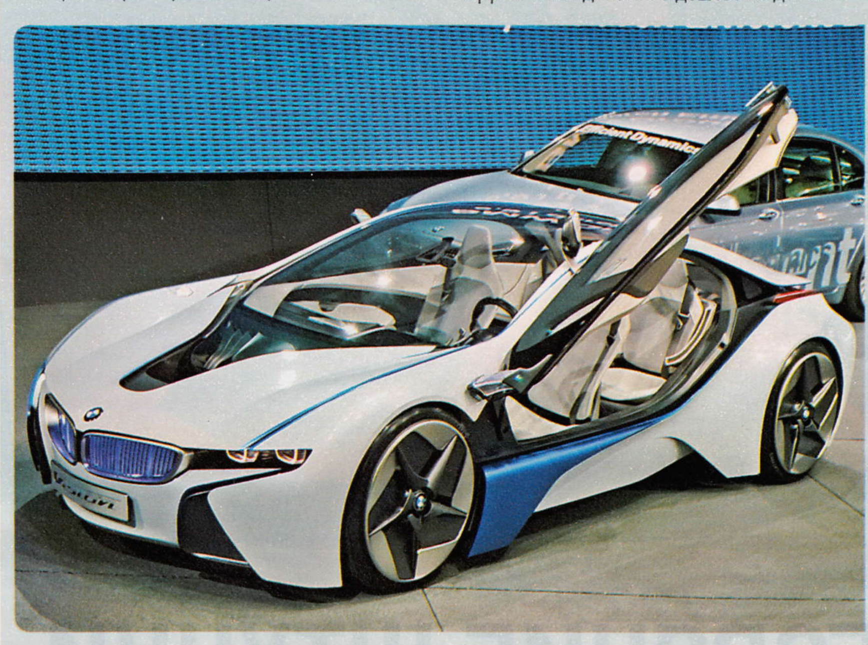




GENERATION i

В 2013 году стартуют две новые модели, воплощая в жизнь стратегию Efficient Dynamics. У обеих в названии индекс *i*, говорящий об альтернативных приводах и оригинальных технических решениях, улучшающих динамику и снижающих расход топлива. Спорткар i8 – гибрид с подзаряжаемыми от сети батареями, концептуальным родителем которого послужил представленный в 2009 году во Франкфурте «БМВ-Вижн» (на фото) с заветными словами *Efficient Dynamics* в названии. Под капотом – два электромотора и трехцилиндровый дизель, суммарная мощность 356 л.с. Автомобиль расходует не более 4 л/100 км, а запас хода составляет около 700 км.

БМВ-i3 – конкурент «Мерседес-Бенца» A-класса, новое поколение которого появится на рынке через год. Как и у i8, ради снижения массы шасси сделали из алюминия, а кузов – из композитных материалов на основе углеволокна. Компактный четырехметровый автомобиль оснащен электрическим 170-сильным двигателем, который при полностью заряженных батареях позволяет проехать до 150 км. Ориентировочная цена новинки в Европе – около 40 000 евро. Эффективная динамика дешево не дается.



В быту алюминиевую проводку почти полностью вытеснила медная. БМВ поступает наоборот, опять-таки для борьбы с лишними килограммами. Правда, при одинаковой электрической проводимости алюминиевые провода почти вдвое толще медных. Но даже в этом случае выигрыш в массе около 30%.

агрегатов, а вместе с ними и расположение основных узлов систем охлаждения, подачи воздуха, выпуска, климатической установки. Может случиться, что даже сборщик на конвейере сразу не определит, какой перед ним двигатель – дизельный или бензиновый. **ЗР**



ГОРЯЧИЕ ШТУЧКИ

Пока обычные зеваки рассматривали суперкар «Ламборгини-Авентадор» на подмостках Международного женевского автосалона, **Дмитрий Федоров** проник в секретные цехи итальянской фирмы, где рождается полностью углепластиковый монокок этой модели. Фото **Александра Батыру** и «Ламборгини».

Штефан Винкельман, глава компании «Ламборгини», заявил: «Запредельная максимальная скорость, как и сверхмощность двигателя, для нас больше не является первоочередной целью». Эти слова поначалу вызвали шок. Но дальше он вполне четко описал дальнейшие приоритеты возглавляемой им компании: «Рекордную динамику и феноменальную управляемость суперкаров наш новый подход к конструированию не заденет. Поймите, 300 км/ч максимальной скорости – это для любого современного суперкара уже общепринятая норма, но где ее можно достичь? Только на гоночных треках и в течение очень короткого времени. Продолжать наращивать мощность двигателей мы не будем из экологических соображений – «Ламборгини», как и всем другим автомобилям, тоже нужно вписываться в нормы выброса CO_2. Но выход есть – добиваться рекордного соотношения мощности и массы автомобиля. Путь здесь один – широкомасштабное использование углепластика. Болиды Формулы-1 давно подтвердили: лучшего материала, сочетающего в себе прочность и легкость, нам не найти».

Вот так, разом обрушив прежние ценности, г-н Винкельман и подвел нас к главной цели визита на «Ламборгини». Отныне эта компания является единственной достаточно крупной автомобильной фирмой, имеющей в своей структуре подразделение для разработки, тестирования и производства деталей из углеволокна.

РУКА ВАШИНГТОНА

Осилить проект подобного масштаба в одиночку «Ламборгини» не смогла бы. Финансово (и в некоторой степени технологически) ей помог «Ауди», нынешний полноправный владелец итальянской фирмы в составе концерна «Фольксваген». С подбором материалов, технологий и компьютерным симулированием крэш-тестов карбоновых элементов для нового флагмана, 700-сильного «Авентадора», выручили американцы – Университет штата Вашингтон, известный своими исследованиями в данном направлении. Опыт у этого заведения немалый – в основном

благодаря совместной работе с «Боингом», который разворачивает выпуск «Дримлайнера», первого пассажирского самолета с фюзеляжем из композитных материалов.

Авиастроители тоже поделились с итальянцами ноу-хау – методикой быстрого определения степени повреждения и оперативного ремонта углепластиковых конструкций. Ведь самолет с проблемным элементом зачастую нельзя отправить своим ходом на завод-изготовитель. «Боинг» создал институт «летающих докторов» – квалифицированных ремонтников с «волшебными чемоданчиками», в которых есть все необходимое для изучения характера повреждения и его устранения. Похожие ребята будут летать и к незадачливым клиентам «Ламборгини». Для сокращения времени прибытия организовали три точки дислокации карбоновых лекарей – в Италии, США и Австралии.

Вашингтонский университет заодно взял на себя перспективные разработки углепластиковых технологий. И сосватал «Ламборгини» еще одного партнера, очень необычного, – лидера в мировом производстве аксессуаров для гольфа компанию «Кэллоуэй». Она делает клюшки для гольфа из углепластика методом горячей штамповки, используя заготовки карбонового волокна с совсем короткими нитями – от 2,5 до 5 см. Но благодаря их высокой плотности (более 200 тысяч волокон на квадратный сантиметр) наконечники клюшек получаются необычайно прочными. «Ламборгини» уже опробовала данную технологию на элементах кузова и подвески концепт-кара «Сесто Элементо». Получилось неплохо, но серийному производству должны предшествовать серьезные испытания. Суперкар не клюшка для гольфа, пускай даже сверхтехнологичная.

И ПРОЖАРИВАЕМ НА МЕДЛЕННОМ ОГНЕ

А какие технологии уже используются при создании «Авентадора»? Сейчас применяют три во многом различающихся метода.

Первый начинается с формования будущих элементов прессом. Заготовки из углеволокна приобретают форму подобно обычному листовому металлу, а затем помещаются в специальные кондукторы, где под контролем лазерных измерителей их соединяют вместе, причем с допуском не более 0,1 мм. Далее между элементами под небольшим давлением впрыскивается полимерная смола. Процесс завершается спеканием в тепловой камере. Ручного труда в этом процессе минимум, большинство операций возложено на автоматику. Дорогостоящие автоклавы также не нужны, поскольку нет необходимости поддерживать определенное давление.



Набор «летающего доктора» легко умещается в чемоданчике и позволяет выполнять реставрацию поврежденного монокока не хуже, чем в заводских условиях.

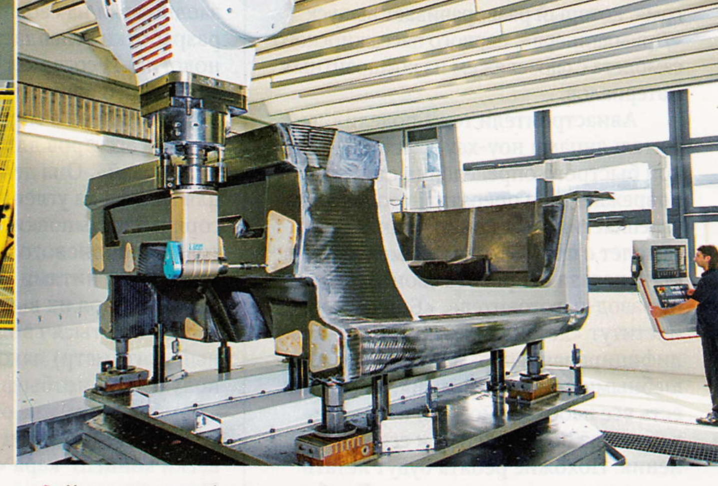
Пока метод горячей штамповки карбона не вышел из стадии экспериментов. Технологию отрабатывают в том числе на фирменных эмблемах.

Формование деталей из углеволокна с предварительно впрыснутой термочувствительной смолой идет на карбоновых матрицах с помощью теплового пистолета.

«Авентадор» без наружных панелей. Отлично видна углепластиковая капсула пассажирского отсека, к которой на алюминиевых подрамниках крепятся силовой агрегат и ходовая часть.



Детали, не требующие идеальной поверхности, предварительно формуются в прессе.



Нарезание резьбы во вживленных в монокок алюминиевых соединительных панелях.

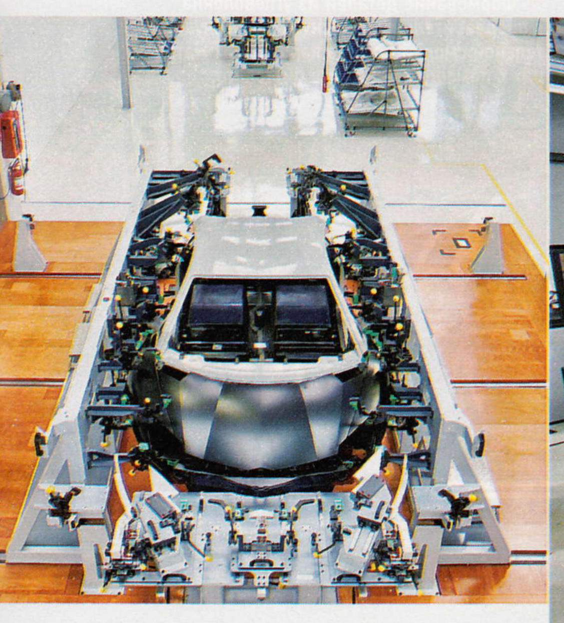
Следующий способ – по сути, разновидность предыдущего. Разница лишь в том, что здесь слои углепластика перекрещиваются друг с другом – так формуются наиболее ответственные силовые детали, например стойки и усилители кузова.

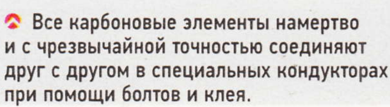
Радикально иной метод нужен для изготовления деталей с идеальной наружной поверхностью. В этом случае используют охлажденные заготовки углеволокна с предварительно впрыснутой термочувствительной смолой, вступающей в реакцию при повышении температуры. Такие элементы после ручного формования поверхности в матрице ламинируются пленкой. После вакуумные аппараты производят окончательную формовку, оставляя безупречно ровную поверхность. Затем собранные вместе элементы помещают для окончательного отверждения в автоклав, где они проходят термообработку продолжительностью от двух до пяти часов.

Вот так, шаг за шагом, и рождаются элементы монокока новой автомобильной легенды. Перемещаясь от линии к линии, они обрастают новыми деталями, укрепляются в критических местах эпоксидной пеной, которая, заполняя пустоты, служит также шумоизоляцией; в них вживляют ответные алюминиевые части для крепления переднего и заднего подрамников.

Интересно, что уже изготовленные элементы часто служат исходной матрицей для последующих. Они даже запекаются вместе – так существенно сокращают время и затраты на промежуточные операции. Кульминационный момент – соединение нижней основы несущей конструкции с крышей. В итоге получается карбоновый монокок массой всего 147,5 кг. Алюминиевый каркас с углепластиковыми элементами «Мурсьелаго» весил на 30% больше – при меньшей в полтора раза жесткости.

Кстати, предшественников «Авентадора» за девять лет сделали 4099 штук. Тираж новинки предполагается на этом же уровне, то есть





Все карбоновые элементы намертво и с чрезвычайной точностью соединяют друг с другом в специальных кондукторах при помощи болтов и клея.



ИСТОРИЧЕСКИЙ ФАКТ

ЗАГОВОР МОЛЧАНИЯ



Об этом в «Ламборгини» особо не распространяются, но факт, что еще четверть века назад эта итальянская фирма уже имела в своем составе лабораторию по разработке и внедрению композитных материалов. Возглавлял ее не кто иной, как аргентинец Горацио Пагани, который создал впоследствии суперкар «Зонда». Появившись в 1999 году, автомобиль поразил массовым применением углепластика, включая несущую основу кузова – то, что на «Авентадоре» появилось лишь 12 лет спустя. Видимо, успехи бывшего работника и заставляют руководство «Ламборгини» замалчивать сей факт, хотя производство «Пагани» – не более 20 штук в год и явным конкурентом «Авентадору» они не являются.

Зато в «Ламборгини» не устают повторять, что их первая машина с полностью углепластиковым монококом появилась еще в 1985 году. Опять-таки не упоминают при этом Пагани – главного инициатора проекта «Каунтач Эволюционе». Его сделали только в одном экземпляре, и, помимо несущего карбонового монокока, та машина получила углепластиковые подрамники для крепления силового агрегата и подвески. Крышка багажника, капот, расширители колесных арок, диски и передний спойлер также были выполнены из перспективного материала. Автомобиль похудел по сравнению с серийным примерно на 500 кг – для суперкара огромное достижение. При мощности в 490 сил машина имела феноменальную динамику – разгонялась до сотни меньше чем за 4 с, а максимальная скорость составляла 330 км/ч – серийный «Мурсьелаго» достиг схожих результатов только 15 лет спустя.

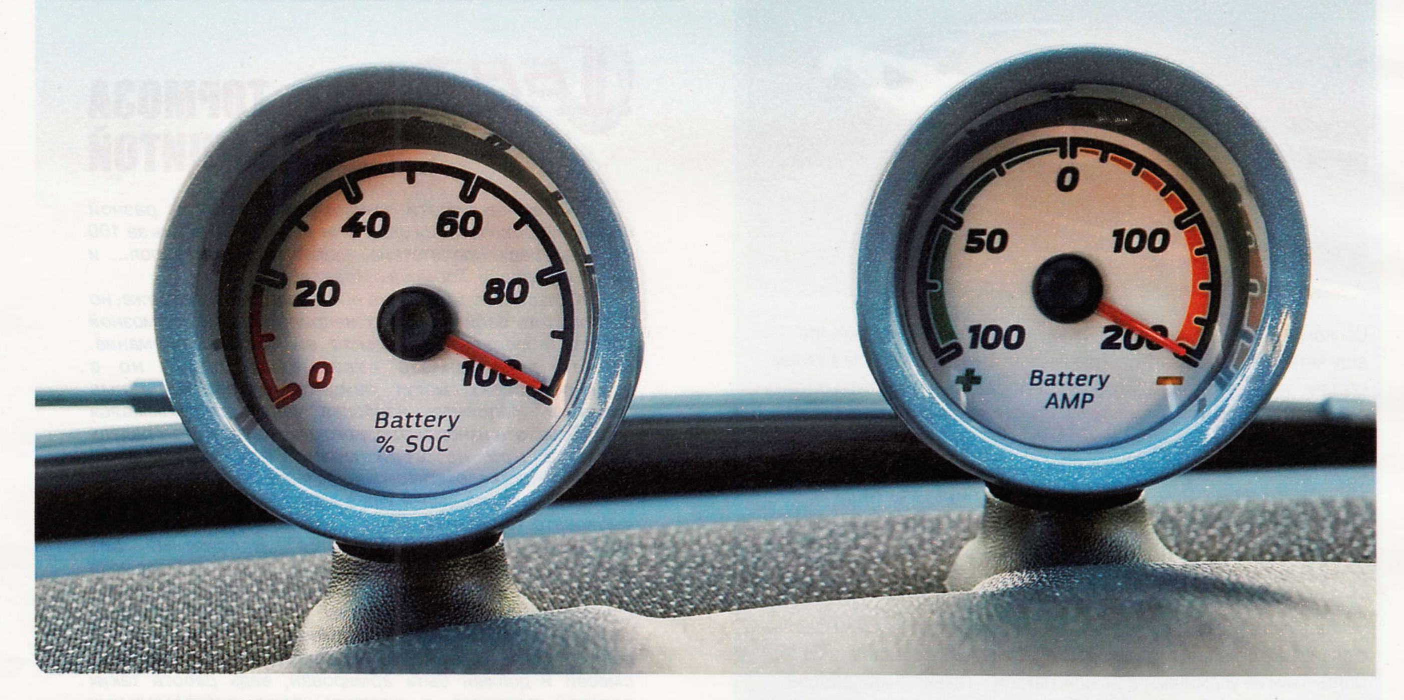
К сожалению «Эволюционе» не дожил до наших дней – его принесли в жертву науке, сделав объектом для первого в мире крэш-теста карбонового кузова. А Горацио Пагани, основав в 1988 году собственную компанию по исследованию композитов, продолжал сотрудничать с «Ламборгини», помогая ей потихонечку внедрять углепластик в серийные модели. Но об этом в стенах фирмы тоже предпочитают не говорить.

После ламинирования деталь окончательно формуют вакуумом. Вся работа идет в помещении с тщательно контролируемым составом воздуха.

по 400–500 экземпляров в год. Это прорыв. К примеру, первенец серийного использования карбоновой структуры кузова британский «МакЛарен F1» 1992 года увидел свет всего в 106 экземплярах. Но он и стоил куда больше нынешнего флагмана «Ламборгини». Ведь тогда углепластик считался для дорожной машины невероятной, запредельной экзотикой – сегодня он все еще дорог, но уже превращается в обыденность. ЗР

ЛИТИЙ, ВОЗДУХ И ВОДА

Мы уже определили общую концепцию и выбрали электродвигатель. Настал черед разобраться с источником энергии на борту. Под напряжением работал **Кирилл Милешкин**.



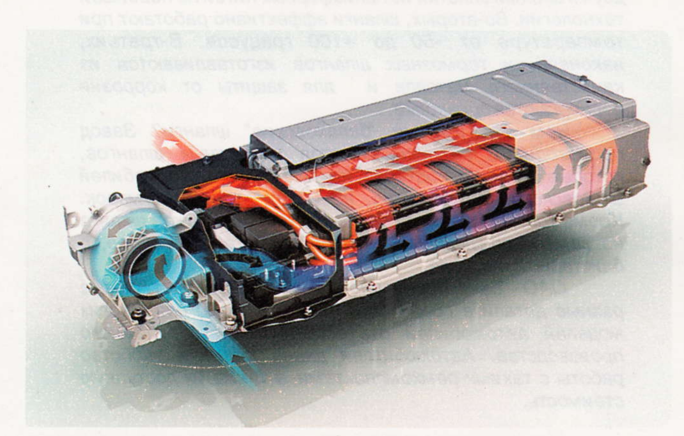
НУЖЕН ТЕПЛЫЙ ПОДПОЛ

Источники энергии для электромотора разместить в авто непросто, блок аккумуляторных батарей требует изрядного пространства. Лучшее место под полом салона: обеспечивается хорошая развесовка. Управление под капотом.

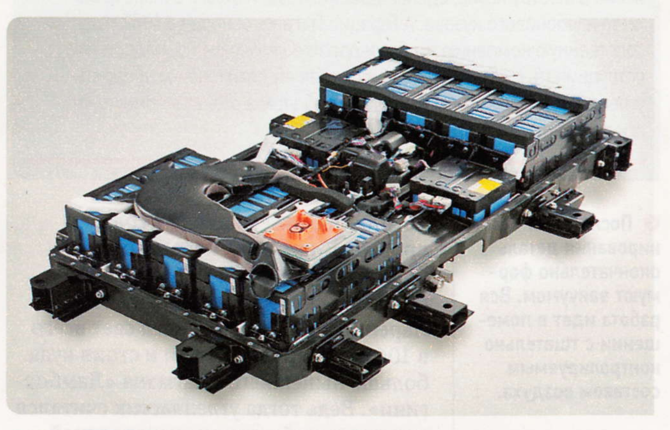
Энергосистема надежно защищена пластиковыми кожухами от внешнего воздействия агрессивной среды. Кроме того, современные аккумуляторы эффективны лишь в узком диапазоне температур, поэтому отсек дополнительно теплоизолируем. Хотя даже для средней части России, не говоря уже о северных уголках нашей страны, этих мер все равно недостаточно – нужен обогрев. Во время движения частично используем систему отопления салона, для режима подзарядки реализуем электрический подогрев. А если нет доступа к розетке? Как опцию предусмотрим печку на жидком топливе – не нулевой выхлоп, но выбросы таких приборов ничтожны по сравнению с выхлопом штатного мотора.

ОТ СВИНЦА К ЛИТИЮ

Бюджетный вариант – свинцовые батареи. Но нам они не подходят: чтобы накопить достаточный запас энергии на борту, придется возить с собой почти тонну таких



Литий-ионные батареи при интенсивной работе здорово нагреваются. Поэтому обязательно предусмотрим систему охлаждения, отводящую лишнее тепло от источника питания. Оно, кстати, пригодится для обогрева салона.



Примерно так в нашем электромобиле будут скомпонованы элементы питания вместе с управляющей электроникой. Расчетная масса – около 200 кг. Запаса энергии батарей 20 кВт·ч должно хватать на 150–200 км.

аккумуляторов. Вдвое легче никель-металлогидридные источники, но и этот груз чрезмерно тяжел. Поэтому обратим внимание на литий-ионные батареи, которые совсем недавно перекочевали на электромобили из портативной электроники. Среди основных преимуществ, помимо большой емкости, – отсутствие эффекта памяти и низкий саморазряд.

Но существуют и недостатки: глубокий разряд сокращает срок жизни литий-ионных батарей. Кроме того, со временем они теряют емкость независимо от того, эксплуатировали их или нет.

Любители масштабных радиоуправляемых моделей используют литий-полимерные аккумуляторы. Основное их отличие от литий-ионных: пористый сепаратор, пропитанный электролитом, заменен полимером. Такая конструкция проще в производстве, безопаснее для экологии и позволяет выпускать тонкие элементы питания различной формы. Кроме того, у них большая плотность энергии на единицу массы, невысокая цена. Еще один важный параметр – эти батареи медленно стареют: за два года «уходит» лишь 20% емкости.

В кузовные панели, изготовленные из чрезвычайно прочного и тонкого карбона, можно встроить батареи и использовать их энергию для питания электродвигателя

Батареи, вмонтированные в капот, крышу и двери, обеспечивают пробег до 130 км

130 км

-15%

Масса автомобиля снижается на 15%, и это не предел.

Углепластик

Стекловолокно

Углепластик

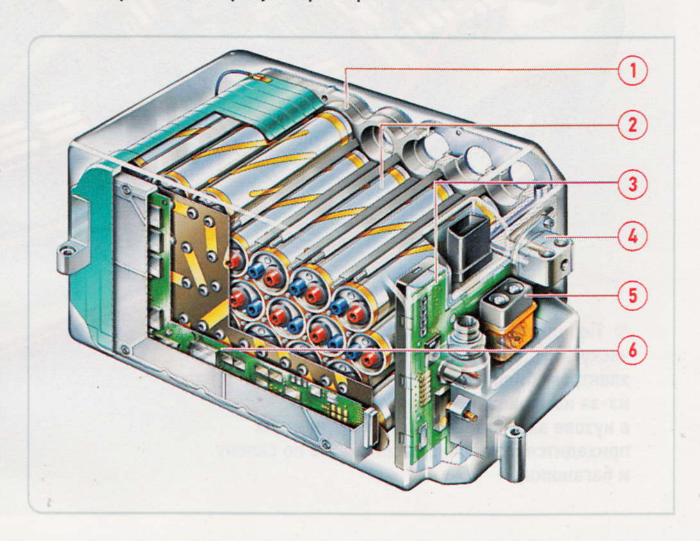
Панели кузова разряжаются, отдавая энергию электромотору

Батареи заряжаются в режиме рекуперации при торможении или от электрической розетки

«Вольво» испытывает батареи, встроенные во внешние кузовные панели:



Альтернатива зарядке – экспресс-замена разряженных аккумуляторов «полными» на специализированных станциях. Удобно и быстро, но в нашем случае понадобится переделать весь автомобиль – скомпоновать батареи иначе, предусмотреть для них легкосъемный поддон или отсек с удобным доступом. К тому же еще не готова инфраструктура. Поэтому пока будем подзаряжаться, а экспресс-замену прибережем для перспективных моделей.



Устройство одной из первых автомобильных литий-ионных батарей, появившейся пару лет назад на «Мерседес-Бенце S 400 Гибрид»: 1 – модуль охлаждения; 2 – литий-ионные ячейки; 3 – блок управления батареи; 4 – разъем для охлаждающей жидкости; 5 – высоковольтный разъем; 6 – регулятор напряжения.

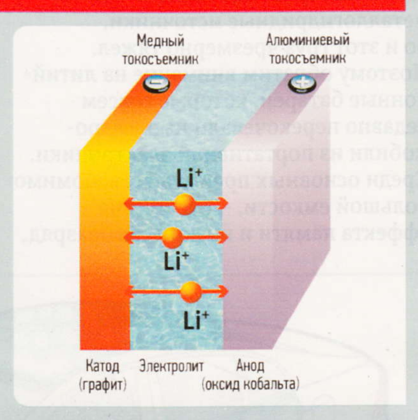
Из недостатков – полимерные аккумуляторы плохо переносят низкие температуры и выходят из строя при перегреве, к тому же очень дороги.

Поиски совершенного накопителя электроэнергии с каждым годом ведутся все активнее. Например, заманчивой выглядит концепция литий-воздушных аккумуляторов. По принципу действия они схожи с литий-ионными, только для окисления лития используют кислород из внешней среды. В результате емкость такого аккумулятора выше аж на порядок. Правда, вряд ли к началу серийного производства нашего электромобиля эти батареи станут массовыми: пока нет эффективных катализаторов, ускоряющих химическую реакцию.

А может, использовать суперконденсаторы, как предлагают разработчики ё-мобиля? Среди преимуществ такого источника энергии высокая эффективность, сравнительно малый вес и низкая токсичность материалов, но главное – способность к очень быстрой зарядке и сохранение начальной емкости даже после десятков тысяч циклов заряда-разряда. Однако пока суперконденсаторы обеспечивают очень скромный запас хода – примерно в пять раз меньший, чем с аккумуляторами.

ТАК РАБОТАЕТ ЛИТИЙ-ИОННЫЙ АККУМУЛЯТОР

Как и у всех источников питания, внутри литий-ионного аккумулятора находится пара электродов. Отрицательный (катод) выполнен из графита, положительный (анод) – из литированных оксидов металла: обычно кобальта, реже никеля. Основой для анода служит алюминий, для катода – медь. При разряде ионы лития перемещаются от отрицательного электрода к положительному, при этом выделяется электрическая энергия. При заряде направление меняется: положительный электрод является источником ионов лития, а отрицательный – их приемником. Любой литий-ионный аккумулятор оснащен контроллером, следящим за напряжением и температурой батареи как при зарядке, так и при отдаче энергии.



ТРИСТА КИЛО ИОНОВ

Литий-ионные батареи неидеальны, но пока серьезного конкурента, претендующего на место в электромобиле, у них нет. Она лучшие по сочетанию основных характеристик и срока службы. Сегодня батарея аккумуляторов нужной нам емкости вместе с зарядным устройством, системами охлаждения и питания, блоком управления весит около 300 кг. Учитывая темпы прогресса в этой области, рассчитываем, что к началу серийного производства электромобиля она снизится на 30% и мы выйдем на показатели, утвержденные техзаданием. Будем с нетерпением ждать появления более совершенных батарей, например литий-воздушных. С такими источниками питания электромобиль следующего поколения, концепцию которого мы уже продумываем, по запасу хода не будет уступать моделям с двигателем внутреннего сгорания. **ЗР**

Переделывать модель с ДВС в электрическую куда сложнее, чем проектировать электромобиль с нуля. В первую очередь – из-за компоновки элементов питания: в кузове заимствованной конструкции их приходится буквально распихивать по салону и багажнику.

ЧЕРНЫЙ ВЕРХ, ПЕСТРЫЙ НИЗ

По количеству представительских автомобилей на квадратный метр нынешняя сорокинская Галерея, вероятно, превзошла все выставки, а может, и музеи мира. Впечатлениями делится **Сергей Канунников**. Фото **Константина Якубова**.



«Мерседес-Бенц 770» (W 150) выпускали с 1938 по 1943 год. Построили 88 автомобилей с 230-сильным двигателем объемом 7,7 л.

На похожем «Роллс-Ройсе 40/50 HP Silver Ghost» возили В.И. Ленина.



Главный цвет весенней семнадцатой Галереи Ильи Сорокина – черный. Таких машин в двух залах уж точно больше половины, а то и две трети. Главный зал завораживает сиянием черного и темно-синего лака, хрома, обилием красных и синих проблесковых маячков. Этой экспозицией ГОН, гараж особого назначения, отмечает 90-летие. Теперь у него юбилеи каждые четыре года: организация ведет свою историю и от создания гаража Его Императорского Величества, и от образования совнаркомовского.

Отдадим юбиляру должное: работа по сбору интересных автомобилей проделана колоссальная. Здесь масса интересных экспонатов – от «Роллс-Ройса 40/50 HP Silver Ghost» (на похожем возили Ленина) и «Форда-Т» (для руководителей попроще) до современных «мерседесов» из кортежа первых лиц России. Большинство ЗИСов и ЗИЛов (включая бронированные и полноприводные 110-е) поклонники старины уже видели на иных выставках и в музеях, но есть и настоящие редкости.

Скажем, широкой публике впервые представили «перспективный» ЗИЛ-4102. В годы перестройки создали всего два прототипа. Интересны и представительские американские машины 1930-х. Ну а гурманы разглядывали «волги»-«догонялки» с 8-цилиндровыми моторами. Правда, как раз двигателей-то увидеть и не удалось.

Внушительно! Но автомобильный мир состоит не только из лимузинов. Впрочем, в первом, более ярком зале тоже был очень интересный черный экспонат – знаменитый «Мерседес-Бенц 770», он же Grosser Mercedes, он же Ueberauto («сверхавтомобиль»). Тоже обслуживал правительственные структуры, только в нацистской Германии. Увидеть эту модель нечасто удается даже на зарубежных выставках.

Не меньшего интереса и уважения заслуживает упорство мастерской Евгения Шаманского в возрождении отечественных автомобилей. ЗИС-33 – версия трехтонки с быстросъемным гусеничным движителем уже на ходу! Ну а полугусеничный ЗИС-42 пока в работе.

Яркими пятнышками зал раскрасили несколько «мессершмиттов» разных версий. Нет, это не истребители, а сверхкомпактные машинки, довольно популярные в ФРГ после войны.

Многие считают, что две выставки ретроавтомобилей в год – многовато. Отчасти они правы: мастерским и частникам нелегко завлечь посетителей чем-то новым. И все-таки Сорокину, как правило, удается найти некий интересный ход, привлечь чем-то неординарным не только неискушенных зрителей, но и знатоков. По крайней мере, этой весной. ЗР



ЗИС-33 на базе ЗИС-5 с быстросъемным комплектом гусениц, улучшающим проходимость. Партию таких машин поставили в 1940-м в части, воевавшие с Финляндией.

«Мерседес-Бенц 600» (W 100) с советскими мигалками на крыше выглядит странновато, но внушительно.

ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

Москва, «Крокус Экспо», проходит два раза в год: весной и осенью. Билеты – 500 руб., для ветеранов войны и детей до 7 лет – бесплатно.

«Мессершмитты» (позднее – FMR) с мотоциклетными моторами строили с 1952-го по 1964-й. Изготовили около 27 000 машин.

Мастерская Шаманского воссоздает полугусеничный ЗИС-42. В 1942–1944 годах выпустили 6372 таких грузовика.

Полноприводная «Волга» ГАЗ-24-95 с узлами УАЗа. Из пяти выпущенных машин одна служила в охотхозяйстве «Завидово», где любил отдыхать дорогой Леонид Ильич.

ЗИЛ-4102 времен надежд на скорое светлое будущее. В 1989-м построили два прототипа с серийным двигателем в 315 л.с. и трехступенчатым автоматом.

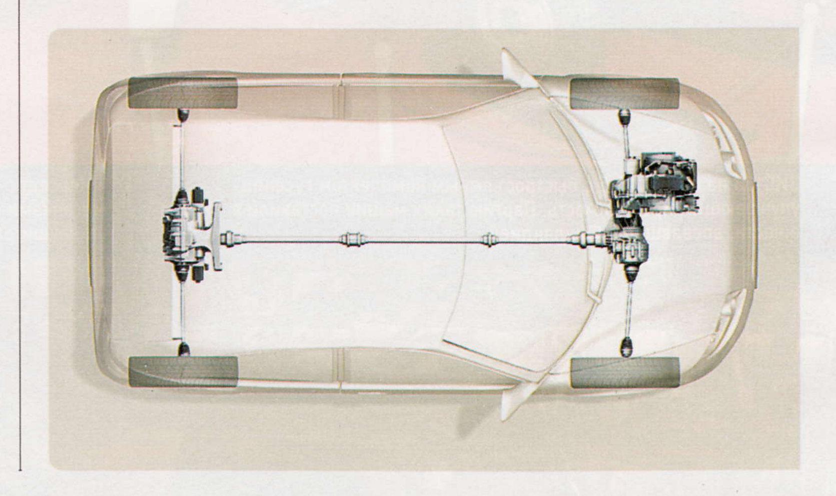
ПОЛНЫЙ ПРИВОД НА ВРЕМЯ

Полный привод бывает отключаемый и постоянный. Первый обычно применяют на реальных «проходимцах» без межосевого дифференциала. При езде по дорогам такая схема помогает экономить топливо, причем в ступицы обычно монтируют муфты, отключающие привод от колес, – тогда экономия максимальна.

Постоянный же привод работает все время и потому неизбежно увеличивает расход топлива. Зато управляемость автомобиля с ним лучше. На фирме ZF задумались, нельзя ли совместить приятное с полезным. Ведь привод на заднюю ось нужен лишь в определенных ситуациях, а большую часть времени вращающийся от колес карданный вал и главный редуктор лишь множат потери, даже если не передают крутящий момент. Новая система предназначена для полного привода, в котором передача момента назад большую часть времени отключена электронной муфтой.

На заднем главном редукторе установлены два быстродействующих сцепления, отсоединяющих его от приводов колес. Таким образом, при обычной езде автомобиль превращается в переднеприводный, причем энергия не тратится на принудительное вращение заднего дифференциала и карданного вала. Но как только умная электроника сочтет нужным подключить к двигателю и задние колеса, муфты мгновенно выполнят команду. Более того, с помощью этих муфт можно активно влиять на распределение тяги между правым и левым колесами, дополнительно помогая системе стабилизации удержать автомобиль на заданной водителем траектории.

Новый полный (или нет?) привод: на заднем главном редукторе видны рабочие цилиндры дополнительных сцеплений.



ТРЕТИЙ ГЛАЗ

Водителю обычно хватает и пары глаз, но они имеют вредную привычку отвлекаться от дороги на звонящий телефон, рекламный баннер или симпатичную девушку. И тогда... Тогда на помощь придет бесстрастный «третий глаз» системы предотвращения аварий. Разработку израильской фирмы MobilEye отныне можно смонтировать практически в любом автомобиле. Подобные системы фирма поставляет ряду ведущих автопроизводителей на конвейер. Например, у «Вольво» она известна под названием City Safety. Теперь желающим приобщиться к высоким технологиям нет нужды менять автомобиль, чтобы их опробовать.

Итак, что может система, состоящая из микровидеокамеры, многофункционального дисплея и мощного микропроцессора для обработки информации? Понятно, что камера смотрит в мир и передает картинку в процессор. Там она анализируется и сопоставляется с сигналами о скорости движения, работе тормозов, включенном сигнале поворота. Как только электронный мозг сочтет ситуацию критической, на дисплее появится предупреждающий сигнал и раздастся противный громкий звук, привлекающий внимание водителя. В спокойной обстановке на мониторе будет показана дистанция до впереди идущего авто, причем зеленый автомобильчик станет красным, если она подойдет к опасной черте. Если на дороге есть четкая разметка, сигнал предупредит водителя о непреднамеренном (когда выключен поворотник) ее пересечении. Разумеется, пограничные параметры, при выходе за которые активируется сигнал, зависят от скорости: в городской пробке «третий глаз» позволит приблизиться к бамперу впереди стоящего авто гораздо ближе, чем на трассе.

В общем, глазейте по сторонам на здоровье и ждите сигнала. А по гудку сразу жмите на тормоз!

Полсекунды – это критически мало: притормозите!

Отдельный сигнал предусмотрен для опасного сближения с пешеходами, велосипедистами и мотоциклистами.

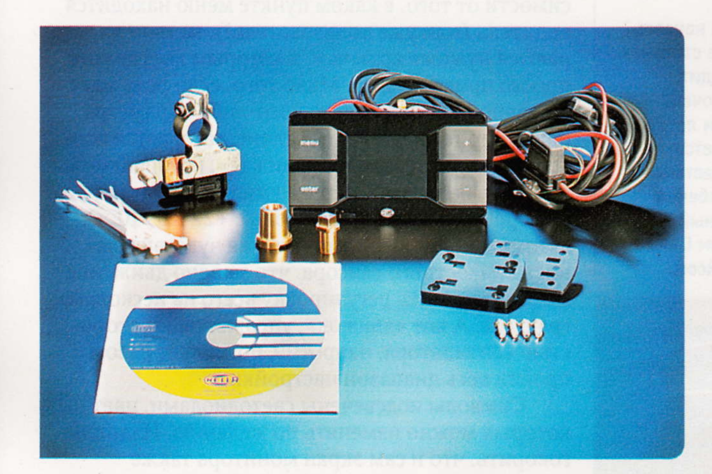


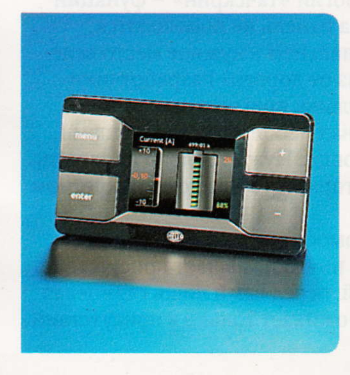
ВОЛЬТЫ, АМПЕРЫ И ЧАСЫ

Когда-то амперметр был непременной принадлежностью щитка приборов. И правильно – именно ток позволяет судить о работе генератора и аккумуляторной батареи. Потом его заменили менее информативным вольтметром: его проще подключать, не нужно делать разрыв цепи. Наконец, дошли до сигнальной лампочки, которая, увы, загорается далеко не при всех неисправностях электропитания.

Очередной виток диалектики знаменует новинка фирмы Hella – интеллектуальный датчик батареи IBS. Устройство состоит из собственно датчика, который монтируется прямо на отрицательную клемму батареи, и электронного блока с небольшим дисплеем. После первого включения микропроцессор в течение трехчасового курса самообучения определяет тип аккумулятора, его состояние, и дальше водитель видит не только силу тока в цепи с точностью до трех разрядов, но и степень заряженности батареи в процентах, ее износ (то есть сколько ампер-часов уже никогда не восполнить) и время в часах, которое осталось до критического разряда при актуальном токе в цепи.

Мало того, у прибора есть четыре свободно программируемых управляющих выхода, позволяющих поочередно отключать (при отсутствии зарядки) наиболее прожорливых потребителей. Например, аудиосистему, вентилятор отопителя, обогрев стекла, освещение и т. п. Эта функция особенно полезна для любителей кемперов, не мыслящих отдыха без музыки или телевизора, а потом обнаруживающих, что мотор не заводится.





Комплект IBS состоит из собственно датчика (слева), электронного блока и жгута проводов для их соединения.

При работе устройства водитель видит не только ток в цепи батареи, включая стартерный, но и полную информацию о ее состоянии. На снимке разрядный ток равен 0,1 А, батарея заряжена на 88%. При таком токе она продержится еще 699 часов, а 2% емкости потеряны навсегда.

ТЕЛЕФОННОЕ ПРАВО

Устройство Alpine ICS-X8 не приписать ни к одному из привычных классов – оно создано в рамках новой концепции Mobile Media 3.0. По классификации Alpine 1.0 относится к автомобильному радио, 2.0 – к видео, а вот 3.0 – к автомобильному Интернету. На первый взгляд, ничего нового: в конце концов, вставить сим-карту в привычную «магнитолу» не проблема – но зачем? Проведенный фирмой анализ рынка показал: сегодня в мире насчитывается 1,4 млрд. сотовых телефонов и 294 млн. смартфонов. Но к 2015 году доля последних возрастет до 28%. А ведь каждый такой аппарат имеет выход во Всемирную Сеть и представляет собой не просто телефон – целый медиацентр с навигатором, способный хранить в необъятной памяти массу аудио- и видеофайлов, проигрывать их, пусть через наушники и на маленьком экране. Стоп! А зачем тогда всю эту начинку дублировать в головном автомобильном устройстве? К своему коммуникатору водитель уже привык, ему бы только добавить мощный усилитель да большой сенсорный экран, позволяющий удобно управлять всеми функциями движением пальцев.

Так и появилась на свет новинка, сопряженная (пока) со смартфонами Nokia. Работает так. Соединяете смартфон специальным кабелем с разъемом на ICS-X8, и вот уже по большому 7-дюймовому экрану разбегаются те же ярлычки и картинки, что и на телефоне. Более того, всеми функциями можно управлять точно так же, как вы привыкли.



Картинки на экранах ICS-X8 и смартфона в режимах навигатора и плеера идентичны и позволяют управлять функциями привычным способом.

И все же назвать новое устройство оконечным по отношению к смартфону тоже нельзя. Потому что в него добавлен DVD-привод для чтения дисков, а также AM/FM-радиоприемник. Заодно аппарат умеет транслировать в смартфон сигналы от внешней GPS-антенны – чтобы не было необходимости держать его на виду под стеклом.

Заметим, что если за руль сядет, скажем, супруга со своим смартфоном, то в ее распоряжении на ICS-X8 сразу окажутся собственная записная книжка, медиатека, навигатор с привычными маршрутами и адресами.

В ближайших планах – разработка интерфейса для аппаратов HTC, Apple, BlackBerry, Sony Ericsson, Samsung.

ПО ПРИМЕРУ iPAD

Сенсорные технологии вдохновляют нынче не только создателей портативных компьютеров – им нашлось место и в автомобиле. На техническом конгрессе Союза немецких автопроизводителей (VDA) фирма «Континенталь» продемонстрировала свое видение перспективной центральной консоли – так называемый Center Stack. Экран монитора и панель с кнопками выполнены как единая отливка с плавными обводами. Но кнопок и ручек-то здесь как раз нет. Вместо них в зависимости от того, в каком пункте меню находится водитель (или уже пользователь?), на панели загораются нужные ярлычки, к которым достаточно просто прикоснуться. Мало того, если речь идет о плавной регулировке какого-либо параметра, например температуры в салоне, загорается изображение виртуального «движка», который можно стронуть пальцем. Система умная: чтобы сразу не перевести климат-контроль с +22 на +10 °C, автоматически выбирается такая чувствительность емкостного сенсора, что за одно движение можно изменить регулировку всего на несколько градусов. А вот «движок», управляющий скоростью вентилятора, напротив, позволяет разом пройти весь диапазон настройки.

Новая консоль не только стильно выглядит, она еще очень плоская и легко встраивается в любой автомобиль, особенно оснащенный цифровым CAN-интерфейсом.



Символы подсвечены светодиодами, цвет которых можно изменять по желанию. Излишне говорить, что и сам экран монитора также выполнен по технологии «тачскрин» – функций в меню много, все на панель не помещаются. Можно ли попасть пальцем в нужное место вслепую, не отрывая глаз от дороги? Разработчики отвечают утвердительно: ярлычки загораются не абы где, а точно над небольшими выступами, имитирующими кнопки. Нужно только не забыть, что именно и где загорается в каждом конкретном случае...

Зато, когда автомобиль стоит с вынутым ключом зажигания, ничто не выдает присутствия высоких технологий: перед вами лишь глянцевая черная панель. Она оживает только в присутствии владельца авто.

ВСТРЕЧА ПРИ ГАЛСТУКАХ

Когда «выпивка» у мотора закончилась, а в заначке нет и капли бензина, возможно, придется завязывать «галстук» на буксирной проушине, предупреждает **Игорь Козлов**. Продолжаем сравнивать десять популярных на нашем рынке автомобилей (ЗР, 2011, № 2, 4).



ТОПЛИВНАЯ КАРТА

Сегодня при развитой сети АЗС остаться с пустым баком маловероятно, тем не менее это не исключено. Поздно читать мораль: мол, надо было заранее запастись хотя бы двухлитровой пластиковой бутылкой (удобная, кстати, емкость для резерва топлива!). Однако на АЗС вам в нее могут и не налить – запрещает техника безопасности. Не беда, зальете самостоятельно, но только не под пробку! Оставьте около 5% воздуха, чтобы бутыль не разорвало при нагреве, – это правило касается любых герметичных емкостей. Излишне напоминать, что при заправке не курят и спичкой в бак не светят. На некоторых АЗС не заправляют даже специально предназначенные для топлива и удобные пластиковые канистры с клеймом *Gasoline* (бензин) на боковине. Бесполезно убеждать оператора, что бензобак машины сделан из похожего пластика – проще найти другую заправку.

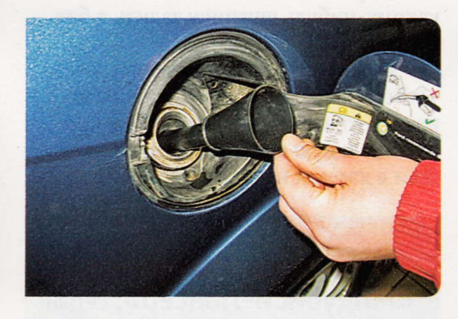
Не заполняйте бак под завязку, максимум – до второй отсечки пистолета. Конечно, при нагреве бак не разорвет, но, например, в «Хёндай-Акцент» топливо убежит по боковой трубке наливной горловины в адсорбер, а оттуда в двигатель. Известны случаи, когда из-за подобного, казалось бы, пустяка выгорал нейтрализатор.

Чтобы влить в бак резервный запас без воронки, потребуется известная сноровка: нужно отверткой или веточкой открыть верхний клапан горловины. На «Фокусе» с его беспробочной горловиной клапан с хитрецой, этот отверткой не откроешь. Зато в штатном комплекте есть переходник-открывалка – худо-бедно и воронкой послужит. И все же тем, кто выжигает бак досуха, желательно возить отдельную воронку с широким горлышком. Вредная привычка требует жертвы в виде стойкого запаха бензина в багажнике. Кстати, удобнее, когда верхняя кромка воронки загнута внутрь, – так топливо не выплескивается. (В крайнем случае воронку



Бензин во все машины заливали из одной и той же 5-литровой канистры. Она очень удобна для хранения резервного запаса топлива: узкий съемный носик проходит в любую горловину.

У «Форда-Фокус» горловина без пробки, поэтому, заправляясь из канистры, открываем запорный клапан штатным переходником.

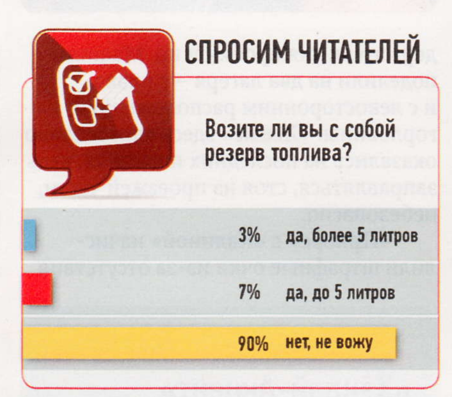


легко сделать из той же пластиковой бутылки.)

Но учтите: встречаются изделия с широким носиком и с узким. Первые влезают только в переходник «Фокуса», а также горловины «Лансера» и «Мазды-3».

На всякий пожарный уравняйте электростатику машины, емкости с топливом и себя родного: держа в одной руке канистру, другой коснитесь кузова.

Бывает, бак лопается. Трещину заделаем бензостойким клеем (ПВА, «Момент») или мылом. Опыт показывает: с «замыленным» бензобаком



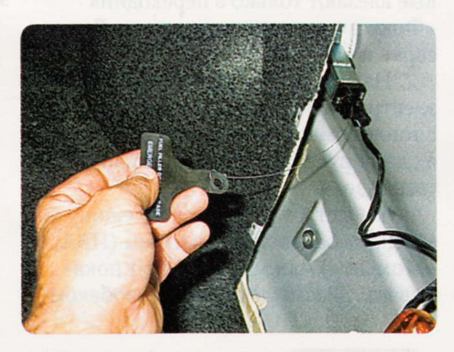
УДОБСТВО ЗАПРАВКИ ТОПЛИВОМ

Место. Марка, модель	Открывание лючка или пробки заливной горловины	Расположение заливной горловины		Достоинства и недостатки
1 «Мазда-3»	из салона, механический привод	справа	+	Подходит воронка с широким носиком, есть держатель под канатик пробки.
			−	Нет.
2 «Шевроле-Лачетти»	из салона, механический привод	справа	+	Есть держатель под канатик пробки.
			−	Нужна воронка с узким носиком.
3 «Дэу-Нексия»	из салона, электропривод	справа	+	Есть механический дублер электропривода лючка.
			−	Нет держателя для пробки, нужна воронка с узким носиком.
4–6 «Лада-Приора»	лючок и пробка не запираются	справа	+	Есть держатель под канатик пробки.
			−	Нет замков ни для пробки, ни для лючка, нужна воронка с узким носиком.
4–6 «Лада-Калина»	лючок и пробка не запираются	справа	+	Хорошо хоть, лючок справа.
			−	Нет замков ни для пробки, ни для лючка, нет держателя для пробки, нужна воронка с узким носиком.
4–6 «Форд-Фокус»	лючок не запирается, вместо пробки – клапан	справа	+	В штатный переходник встает воронка с широким носиком.
			−	Бывает, запорный клапан начинает сбоить, не позволяя вставить ни пистолет, ни переходник.
7 «Рено-Логан»	лючок не запирается, пробка под ключ зажигания	справа	+	На лючке есть держатель для пробки.
			−	Неудобно каждый раз вынимать ключ из замка пробки, нужна воронка с узким носиком.
8 «Мицубиси-Лансер»	из салона, механический привод	слева	+	На лючке есть держатель для пробки, встает воронка с широким носиком.
			−	Кроме того, что горловина слева, – нет.
9 «Тойота-Королла»	из салона, механический привод	слева	+	На лючке есть держатель для пробки.
			−	Нужна воронка с узким носиком.
10 «Хёндай-Акцент»	из салона, механический привод	слева	+	Нет.
			−	Нет держателя для пробки, нужна воронка с узким носиком.



Ловчее всего открывать лючок бензобака, потянув за рычажок на полу. Так сделано на «японцах», «Акценте» и «Лачетти».

На «Дэу-Нексии» замок лючка электромеханический. При отказе электрики открываем его, потянув за петельку на правой боковине обивки багажника (для наглядности часть обивки сняли).



Воронка с широким носиком годится только для «Мазды», «Мицубиси» и «Форда».

удастся преодолеть не один десяток километров.

Пятилитровую тест-канистру перелили в баки машин за почти одинаковое время – 2 минуты 10 секунд (плюс-минус 3 секунды). Поэтому места распределили не по времени, а по удобству расположения и способа открытия горловины, наличию держателя для пробки и пр. Машины поделили на два лагеря – с право- и с левосторонним расположением горловины. «Левые» здесь справедливо оказались на последних позициях, ведь заправляться, стоя на проезжей части, небезопасно.

«Приоре» с «Калиной» начислили штрафные очки из-за отсутствия какой-либо защиты – ни на лючке, ни на пробке нет замка. Что стоит какому-нибудь шутнику залить в бак ведро воды?!

Среди «правых» последнее место у «Логана», хотя у него пробка под ключ. Но не оставишь же столь привлекательную связку висеть на лючке. Да и в карман вместе с пробкой

1 место

«Лада-Калина», универсал

К проушинам, приваренным к кузову, легко прицепить трос с крюками, петлями или привязать обычную веревку. Петли троса удобнее продевать сверху вниз, фиксируя баллонным ключом.

Трос с петлями фиксируем баллонником. Чтобы при буксировке ехать лесенкой, желательно на ведущем авто иметь проушину слева...





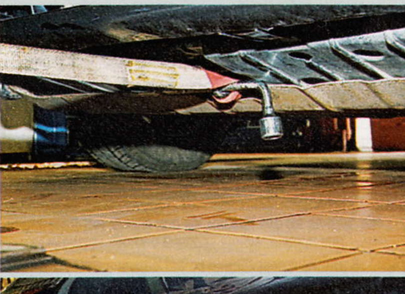
...а на «Калине» она справа. Поэтому в качестве ведущего предпочтительнее «Акцент», «Лачетти» или «Королла».

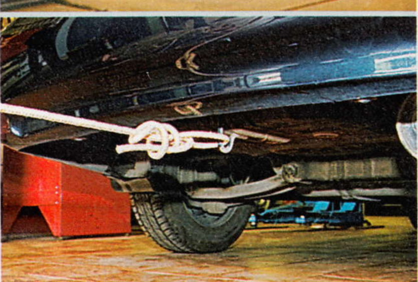
2 место

«Хёндай-Акцент»

Приваренные почти на продольной оси автомобиля проушины приемлют любой такелаж, разве что узел на веревке сзади нужно вязать ближе, чтобы не терся о бампер.

При такой фиксации петли баллонник никуда не денется: не позволят прорези в силовой защите моторного отсека.





При затяжке узел сместится к проушине и не будет касаться «юбки» бампера. Развязывать неудобно: далековато тянуться.

3 место

«Мицубиси-Лансер», седан

На могучем съемном рым-болте впору не только буксировать «Лансер» по дороге, но и при необходимости тащить подъемным краном, например, из болота.

Скорее порвется кузов, чем рым-болт «Лансера»! Заглушка в бампере – на привязи, что очень удобно.





Сзади заглушка столь же хороша, но рым-болт вкручивается глубже, отчего баллонник для троса с петлями едва не касается бампера.

не положишь, когда пойдешь в кассу. Конечно, ключ можно вынуть, но это, согласитесь, дополнительное неудобство.

Если бак выработан досуха и в топливную систему попал воздух, придется дольше обычного крутить стартер. Чтобы снизить нагрузку на него, в «Калине» или «Приоре» легко прокачать систему: при включенном зажигании нажмите золотник клапана на топливной рампе и дождитесь, пока бензин пойдет без плевков (значит, воздух вышел). Ниже по течению подложите ветошь. На других авто подобного клапана нет вообще либо добраться до него намного сложнее. Ну а с дизелем в подобные ситуации лучше вовсе не попадать, поскольку «работа на воздухе» вредит насосу высокого давления. Если такое случилось, обязательно прокачайте топливную магистраль с помощью встроенного в корпус фильтра насоса.

Предположим, нет резервного запаса. Взять бензин из бака донора вряд ли будет просто (если авто из тестовой десятки, а не случайный грузовик): трубка наливной горловины со множеством изгибов не позволит протолкнуть шланг и дотянуться до заветного уровня (если только донорский бак не под завязку). Кроме того, на всех подопытных авто обнаружили дополнительное препятствие – лабиринт или сеточку на входе в бак. Если все же удалось добраться до бензина, не наглотайтесь его, это здоровью во вред. Хорошо, когда есть шланг с грушей для перекачки. Еще можно снять шланг с топливной рампы и, включив зажигание, заполнить резервную емкость штатным бензонасосом. Только не проще ли доползти на буксире до ближайшей АЗС?

ОТДАТЬ КОНЦЫ

Два троса из числа тестовых – пожалуй, самые распространенные: один оснащен крючками, другой – петлями. Такие ленточные тросы чаще всего встречаются в дорожных наборах. Третий трос – обычная веревка. Она менее удобна, поскольку нужно суметь

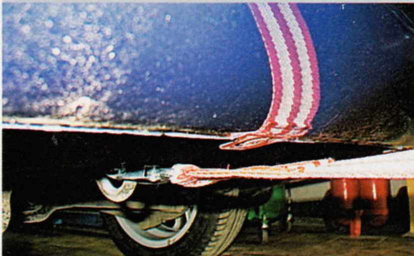
4 место

«Шевроле-Лачетти», седан

«Лачетти» с его приваренными петлями не требователен к фасону «галстука», но для фиксации петли в передней проушине предпочитает что-нибудь покороче, чем родной баллонник.

Если трос с петлей зафиксировать таким образом, рукоять баллонника будет чиркать по земле, а расположи ее «лежа» – ключ выпадет.





Задняя проушина «Лачетти» отстоит дальше всех от среза «юбки» бампера: 360 мм. Чтобы дотянуться, приходится вставать на колени.

5 место

«Тойота-Королла», седан

«Тойота» – и вдруг целых два рым-болта спереди! К ним можно закрепить любой буксир. Сзади трос с петлей приспособить сложно: мешает пластиковый щиток на днище.

Удобнее зафиксировать петлю таким вот образом: и ключ не вывалится, и бампер не поцарапает.





Кронштейн задней проушины – с острыми заусенцами, способными перегрызть любой текстильный трос.



Один из множества вариантов самозатягивающихся узлов: он прост, но, если веревка намокнет, развязать будет трудно.

правильно ее привязать (один из вариантов показан на фото). Стальной трос в тесте не участвует – он не столь популярен из-за худшей гибкости, большей жесткости и, если уже успел ощетиниться проволоками, травмоопасности.

Конечно, на дороге привередничать не станешь, тем более когда тянешь не ты. Бывало, ради спасения в ход шли ремни безопасности – что уж говорить о грубом стальном тросе. Если выбора нет, то знайте, что лучше других для него приспособлены буксирные съемные рым-болты. У «Короллы», «трешки» и «Логана» они только спереди, а у «Фокуса» с «Лансером» и спереди, и сзади. Затягивать рым-болты нужно с усилием, вставив в ушко баллонный ключ.

Если машина с автоматом, четко следуйте инструкции по эксплуатации: при неработающем двигателе допускается буксировка только с малой скоростью на небольшие расстояния. Селектор рычага при этом занимает положение *N* – «нейтраль».

Безопасность буксировки зависит от опыта обоих водителей. Задача ведущего – трогаться внатяг, быстро не ехать и резко не тормозить. Выезжая на перекресток с интенсивным поперечным потоком, помнить о ведомом. То же касается перестроения в потоке. Ведомый должен постоянно держать трос натянутым и, предвидя дорожную обстановку, вовремя тормозить. Для лучшего обзора желательно сместиться ступенькой к ведущему. Обоим следует иметь в виду: двигатель ведомого автомобиля не работает, а значит, не работают усилители тормозов и руля. И не забудьте включить аварийку.

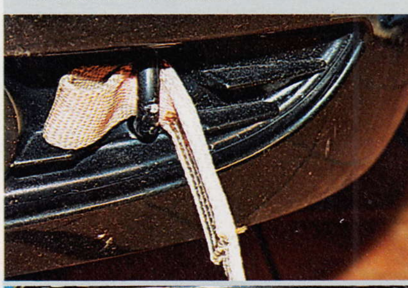
«Конкурсанты» здесь распределились иначе, нежели в бензиновом тесте. Первое место – у «Калины». Поздравляем! Но не спешите радоваться за соотечественницу: будь она не гражданским универсалом, а хэтчбеком в комплектации «Спорт», все сложилось бы не в ее пользу – из-за других бамперов с макси-«юбками». Под такие подлезешь с трудом, а если трос все же зацепишь, рискуешь лишиться модного

6–8 место

«Лада-Приора», хэтчбек

Проушины навечно приварены к кузову – они, как модные рым-болты, уж точно не потеряются. Трос с крюками подходит без ограничений, с петлями – только сзади.

Передняя проушина «Приоры» – пожалуй, самая неудачная. Вернее, неудачна форма бампера, из-за которой та оказалась в тесноте.





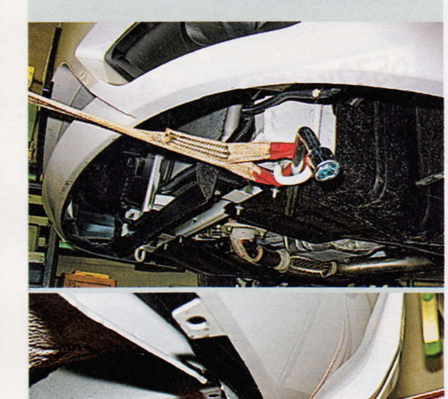
К задней проушине претензий нет. Жаль, однако, что она лишь с правой стороны машины.

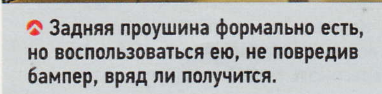
6–8 место

«Дэу-Нексия»

Буксирные приборы «Нексии» привередливы: к двум приваренным петлям спереди можно прицепиться крюками или простой веревкой, петлей – сложнее, так как трудно зафиксировать баллонник.

При расположенном так ушке баллонник постоянно норовит выпасть.





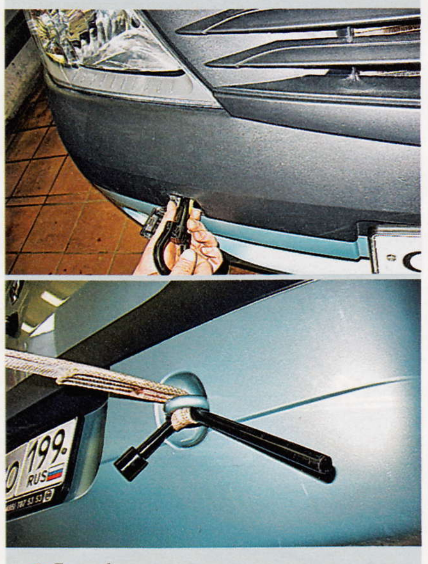
Задняя проушина формально есть, но воспользоваться ею, не повредив бампер, вряд ли получится.

6–8 место

«Рено-Логан», хэтчбек

К переднему рым-болту можно прицепить хоть крюк, хоть петлю, хоть веревку. К проушине сзади крюк не подходит: из-за толстого прутка проушины не защелкивается карабин крюка.

Ввернув рым-болт от руки, обязательно затяните его – так исключите ударную нагрузку на резьбу.



Если баллонник вставить таким образом, он и не вывалится, и бампер не поцарапает.

обвеса – цепляющийся за него трос наверняка натворит бед.

Места со второго по пятое с минимальным отрывом заняли «Акцент», «Лансер», «Лачетти» и «Королла». Последнюю подвела задняя проушина, пригодная, по сути, только для троса с крюком. Места с шестого по восьмое – у «Приоры», «Нексии» и «Логана».

У занявшего девятое место «Фокуса», казалось бы, не было причин опуститься столь низко: рым-болты удобные, заглушки в бамперах легко подцепить ключом зажигания... Но чтобы достать рым-болт с баллонником (его используем для затяжки проушины и фиксации троса с петлями), нужно вынуть запаску, потратив дополнительное время.

На последнем месте «Мазда», задняя проушина которой попросту не предназначена для буксировки! Об этом четко сказано в инструкции по эксплуатации. Конечно, случись беда, и ее используешь, но ответственности за последствия фирма не несет.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ



Странными выглядят и прописанные в инструкции ограничения насчет передней проушины: допускается буксировка только на небольшие расстояния и по дорогам с твердым покрытием. **ЗР**

Благодарим представительства компаний «Тойота», «Дэу», «Шевроле» и «Мазда», а также клуб www.priorovod.ru за предоставленные на тест автомобили.

9 место

«Форд-Фокус», хэтчбек

Просто и бесхитростно. Штатный рым-болт вкручивается спереди или сзади. Привязать к нему можно все что угодно. Единственное неудобство – болт этот в походном положении упрятан под запаску.

К проушинам претензий нет. Спереди и сзади они расположены справа по ходу автомобиля.



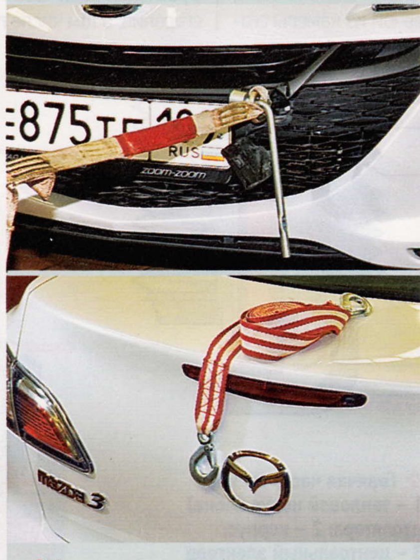
Заглушки в бамперах под отверстия рым-болта легко потерять: они полностью съемные.

10 место

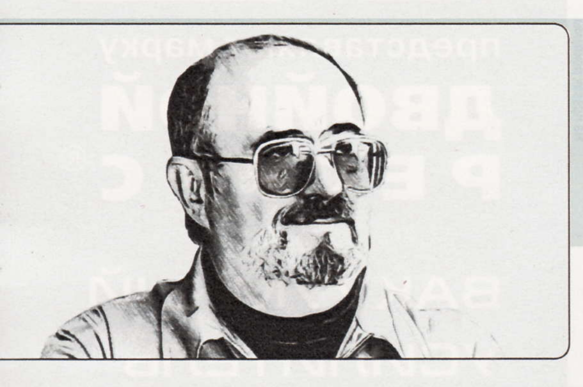
«Мазда-3», седан

Спереди – съемный рым-болт, к которому подходит практически любой буксир. Сзади – проушина, но она не предназначена для буксировки!

К передней проушине претензий нет: любой из тестовых тросов зацепили без проблем.



А вот таскать другие машины «трешке» запрещено, хотя есть приваренная к кузову проушина.



ЖИЗНЬ В ОГНЕ

Свеча зажигания – деталь, на первый взгляд, простая, но ошибки при ее выборе могут привести к крайне неприятным последствиям, предупреждает **Анатолий Вайсман**.

Итак, пришло время заменить свечи. Простейший способ избежать ошибки при выборе – купить точно такие же, взяв с собой как образец родную. Но если найти их не удается и приходится покупать другие, на что обратить внимание в первую очередь? Самое досадное – купить свечи с неподходящей резьбовой частью или иным размером под ключ. Свечу с торцевым уплотнением не пытайтесь заменить другой – с коническим уплотнением, или наоборот. Эти «мелочи» сильно сказываются на эффективности работы свечей и их охлаждения.

Свеча работает на границе относительно холодных частей двигателя и пламени камеры сгорания с температурой до 2500–3000 °С. От того, насколько выступают в камеру электроды свечи, зависит не только успешность воспламенения рабочей смеси, но и риск перегрева, так что конструкция должна обеспечивать достаточный теплоотвод – передачу максимума получаемой теплоты в головку блока и далее.

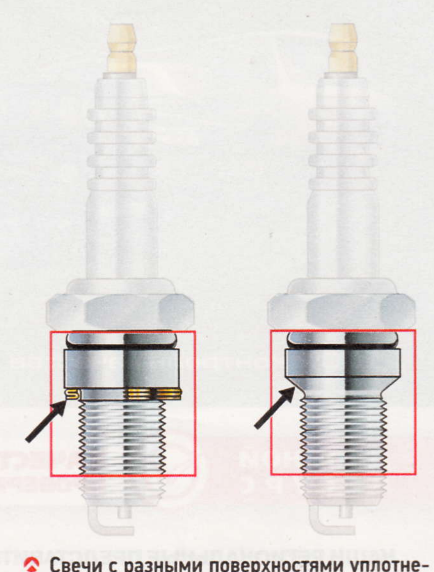
Условия работы свечи крайне противоречивы. Хотя температура охлаждающей жидкости близка к 100 °С, некоторые детали двигателя нагреты намного сильней. Особенно жарко горячей части свечи. Тепловой конус (юбка) изолятора и электроды могут раскаляться до 900 °С. Итак, сколько тепла получает свеча и сколько его отдает в заданном режиме, зависит от ее конструкции и материалов. Длинная юбка при одних и тех же условиях нагревается сильнее, чем короткая. Первую свечу называют горячей, вторую – холодной. Главный нагреватель свечи – центральный электрод. Современный – как правило, биметаллический. Например, сердечник медный (для хорошего отвода тепла), а оболочка – из огнестойкого никеля. Бывают центральные электроды на основе серебра, платины. В установившемся режиме работы двигателя теплота, получаемая свечой из камеры сгорания, должна отводиться системой охлаждения и частично – свежей рабочей смесью. Увы, это получается не всегда.

Минимум теплоты вырабатывается в цилиндрах при малом расходе топлива – на холостом ходу. Тут важно, чтобы тепловой конус свечи не остывал ниже минимальной температуры самоочистки (около 500 °С). При этом наслоения на нем полностью сгорают и искрообразование не прерывается. Если, вывернув свечу, видим черный нагар – она слишком холодна. При работе двигателя на малых нагрузках такая скоро откажет.

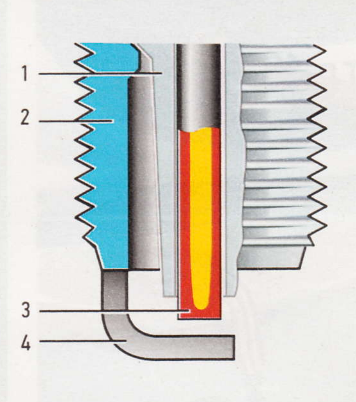
При работе на полной мощности задачи посерьезней. Приемлемыми считаются температуры юбки и электродов не выше 900 °С, иначе ускоряется коррозия электродов. А примерно при 1100 °С возможно печально известное калильное зажигание. Это преждевременное, без участия искры воспламенение смеси от контакта с раскаленными частями камеры сгорания, в том числе перегретой юбкой свечи и электродами. Эффект коварный: водитель на высокой скорости может не понять, что электроды свечей уже отгорели и мотор поет без участия электрики. Калильное зажигание неуправляемо. Пропусков воспламенения нет, ЭБУ форсунок не отключит. Если возникнет детонация, уменьшение УОЗ не поможет. Такие заезды часто заканчиваются разрушением поршней, заклиниванием и т. д. Итак, если температуры горячей части свечи достигают 1000 °С и больше, то для данного двигателя она слишком горяча.

Штатная свеча в двигателе – не горячая и не холодная. Она нормальная. Разработчик двигателя об этом позаботился. Например, в моторе обычной «Самары» отлично работают свечи А17ДВРМ, в гоночном же они будут перегреваться, провоцируя калилку. А в обычной эксплуатации неуместны гоночные свечи – обрастут нагаром и откажут.

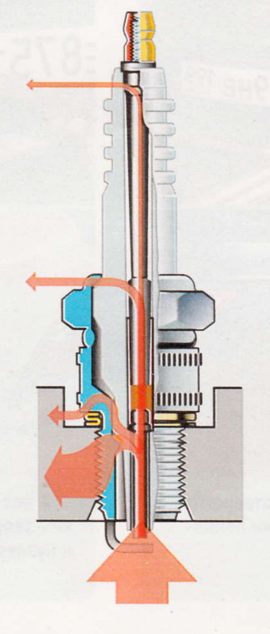
Чтобы облегчить нам выбор, фирмы-производители маркиру-

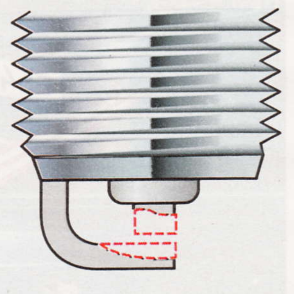


Свечи с разными поверхностями уплотнения – плоской (с уплотнительным кольцом) и конической (без кольца).



Горячая часть свечи:
1 – тепловой конус (юбка) изолятора; 2 – корпус;
3 – центральный электрод (здесь биметаллический);
4 – массовый электрод.





Электроды свечей с течением времени съедает эрозия, зазоры существенно увеличиваются.

Направления тепловых потоков в работающей свече зажигания. Главный приемник теплоты камеры сгорания – центральный электрод.

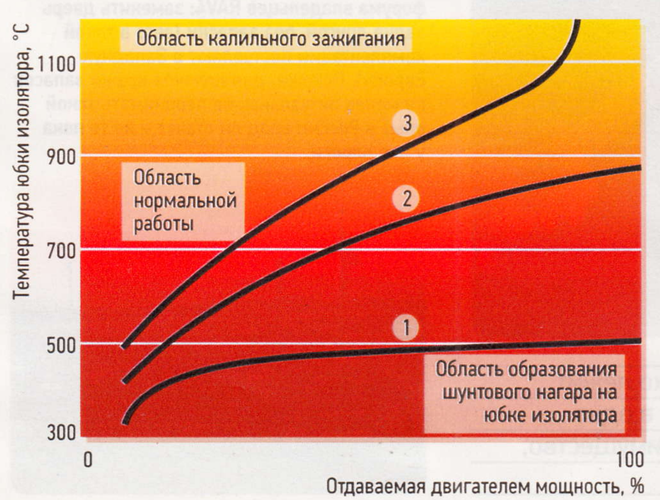
ют продукцию. Как правило, одна и та же свеча пригодна для авто разных марок и моделей, однако не всех. Фирмы указывают условные калильные числа, но вот единообразия в этом до сих пор нет. Знающие дело продавцы глянут в сравнительные таблицы. Но и покупателям полезно хоть немного владеть темой. К примеру: подходящие свечи куплены, но зазоры между их электродами не соответствуют требованиям двигателя. Как поступить?

Известно: при увеличении зазора смесь загорается лучше. Но слишком увеличивать его нельзя – искра исчезнет. Допустимый зазор зависит от энергетических возможностей системы зажигания, давления в цилиндре, состава рабочей смеси, температуры в конце такта сжатия и т. д. В слабых системах (вроде «жигулевской») рекомендован зазор около 0,6 мм. (Но при зазоре меньше 0,4 мм воспламенение смеси замедляется настолько, что могут возникнуть перебои в работе двигателя.) Купив современные свечи с зазором около 1 мм, его для машин старых моделей, скорее всего, придется уменьшить. Современные же мощные системы зажигания пробивают 1–1,2 мм и даже больше. Но при долгой службе электроды сильно изнашиваются, зазоры растут, искрообразование нарушается. Если ЭБУ заметит, что пропусков воспламенения слишком много, самодиагностика отключит форсунку неисправного цилиндра и зажжет лампочку «проверь двигатель». Лишнее топливо не будет сгорать в нейтрализаторе и разрушать его.

А вот машины без самодиагностики иной раз преподносят настоящие загадки. Однажды прибыл ко мне парень на «девятке»: «При ускорении мотор дергается!». Самая частая причина этого – зазоры великоваты, напряжения катушки для пробоя не хватает, а на больших оборотах оно падает. Наконец, чем больше открыт дроссель, тем выше давление смеси, – искре трудней ее пробить. Вывернули свечи, а там зазоры миллиметра по два! Ради науки я уменьшил их до 0,7–0,8 мм, ввернул обратно. И двигатель заработал отлично! Свечи мы, конечно, заменили.

Другой пример. Заботливый хозяин «Логана» зимой ездил мало, но двигатель то и дело на минутку пускал. Зачем? «А чтобы аккумулятор не сел!» В итоге свечи, не выходя в рабочий режим, закоптились, стали работать с перебоями... Уменьшили зазоры – и мотор заработал устойчиво. Предвижу вопрос: а не скажется ли уменьшение зазоров на мощности, расходе топлива? Теоретически – конечно! Но потерю даже 5–6 процентов мощности заметит далеко не каждый, причем в сравнении с отказом хотя бы одного цилиндра эти потери ничтожны. А когда свечи очистятся, можно и зазоры вернуть к норме. **ЗР**

Температурный диапазон режимов работы свечи: 1 – холодная свеча, температура теплового конуса изолятора низкая, самоочистка не обеспечена; 2 – нормальная свеча; 3 – горячая свеча, способная вызвать калильное зажигание при мощности, не достигшей максимума.



ОТВОРОТ – ПОВОРОТ

Украсть можно почти все. Но одно дело, когда вещь плохо лежит, и совсем другое, когда она хорошо закреплена – так, что в одно движение не снимешь! Как обезопасить свое движимое имущество, подскажет **Игорь Козлов**.

КОЛЕСА

Колеса воровали всегда! Но одно дело свинчивать их со стоящей машины, когда нужен домкрат, кирпичики, чтобы этот же домкрат потом вынуть из-под машины, борьба с закисшими болтами-гайками. И совсем другое, когда «плод» висит на пятой двери. Например на «Тойоте-RAV4». Снял колпак, прикрывающий колесо, открутил три гайки да и был таков. Даже нагибаться не нужно. Обслужил четыре машины – вот тебе и заработок! На круг за комплект тысяч тридцать выйдет. Вот и RAV4 нашего коллеги чуть было не лишился запаски – уберегли вовремя поставленные секретки. Правда, пластиковый колпак колеса (12 000 рублей) воры покорежили, ломая защелку (при закрытой двери ручка защелки упирается в бампер, поэтому ее гнут в дугу и при этом колпак трескается).



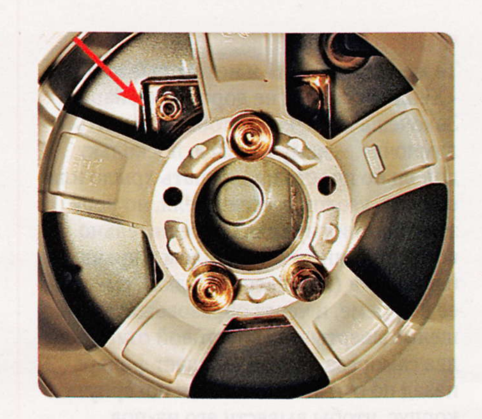
Владелец этой «Тойоты» перестраховался настолько, что закрепил запаску сразу тремя секретками: если уж купил комплект – не пропадать добру.

Радикальный совет с польского интернет-форума владельцев RAV4: заменить дверь задка другой, без запаски (авто в такой комплектации поставляют в Западную Европу). Похоже, для поляков кражи запасок не менее актуальны, но перенимать такой опыт в России вряд ли станут – не те пока у нас дороги.



Возможно, стоило наклеить на колпак предупреждение: «Колесо на секретках». Глядишь, и поверили бы.

На «Шевроле-Нива» одних только секреток недостаточно, поскольку запаску уносят вместе с кронштейном, прикрученным к двери задка. Его четыре гайки вполне доступны шаловливому ключику, поэтому сей примитивный крепеж нужно окутать тайной. Как вариант – срезать одну из штатных шпилек, рассверлить тело огрызка и посадить кронштейн на болт шляпкой наружу, гайкой вовнутрь. Можно взять и обычные гайки, но их понадобится две (вторая – контровочная). Однако лучше – с нейлоновым кольцом: она и компактнее, и точно так же, если не придерживать ключом, будет крутиться вместе с болтом. Так доработали редакционную «Шеви».

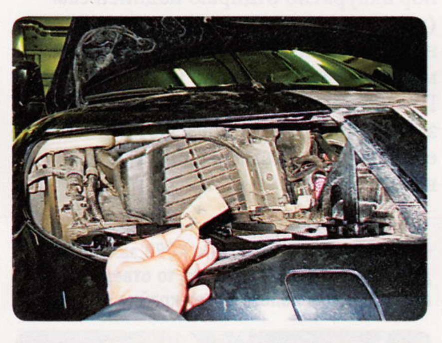


Совет интернет-клуба www.chevy-niva.ru: кроме секреток на запаске, еще две крепят по диагонали кронштейн. А чтобы и вовсе не подобраться к гайкам кронштейна, их сбоку прикрывает отдельная деталь с загнутыми краями (показана стрелкой).

ФАРЫ ГОЛОВНОГО СВЕТА

Хорошо идут фары головного света, украденные, например, с «туарегов» первого поколения (модель GP). Педантичные немцы создали красивую конструкцию, позволяющую в считаные секунды снять оптику для замены перегоревших лампочек, но в России это достоинство обернулось недостатком. При определенной сноровке фару легко снять, даже когда капот закрыт: правильно стукнул кулаком по секции поворотника – и «глаз» вон! (Обламывается усик на пластиковой площадке, при этом сама фара остается целехонькой.) Осталось обрезать проводку – и, считай, почти полцены запчасти в кармане. Способ защиты настолько же красив, насколько прост: закрепите сбоку фары реле типа 113.3747 или, скажем, подходящий по размеру деревянный брусок. Важно, чтобы эта деталь встала враспор между вертикальной частью площадки фары и блоком розжига, не позволяя повернуть фару в «глазнице».

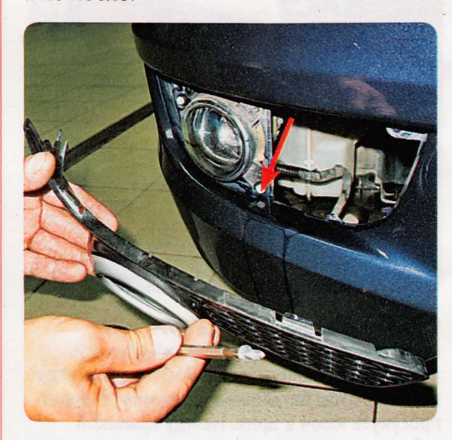
Владельцу этого «Туарега» не повезло – фару украли, а у площадки обломили усик. Сама площадка стоит недорого, 2900 рублей, но за новую фару в сборе с лампами и блоками розжига дилер просит 80 000 рублей! Хорошо хоть, проводка не пострадала, поскольку малый жгут обошелся бы в дополнительные 5000 рублей, а основной подкатный – еще в 16 000.



На «Вольво-XC90» или «Ленд-Ровере Дискавери» для снятия оптики надо потянуть вверх две чеки. А прежде открыть капот. Думаете, стекло двери станет серьезной преградой для воров, желающих добраться до рычажка? Тридцать секунд потраченного времени – и деталь стоимостью 54 800 рублей у злоумышленника за пазухой. Гуманные воры перекусывают короткий жгут (3700 рублей), связывающий фару с основным, а садисты режут с запасом – по подкапотному жгуту, а это еще 32 000 рублей, причем ни себе ни людям! Чтобы оптику было не так просто снять, закрепите хотя бы одну чеку саморезом, ввернув его на герметике в корпус фары.

ПРОТИВОТУМАНКИ

Противотуманки «лансеров» и «паджеро» – легкая добыча. Закреплены в угоду простоте обслуживания очень просто. Скупщики краденого дают за фару до 3000 рублей, а цена дополнительной контргайки хотя бы на один из трех болтов – копейки. Только накручивать их надо до, а не после.



Так воруют противотуманки «Мицубиси»: вывернув саморез, снимают накладку и выкручивают болты крепления фары. Если один из болтов (стрелка) законтрить гайкой с обратной стороны, возможно, возиться не станут.

МОЛДИНГИ, ЗЕРКАЛА

С «мерседесов» моделей W 124, 126, 140, 203, 210 крадут молдинги. Например, коротенький пластиковый щиток, прикрывающий спереди «бровь» задней колесной арки на W 124, стоит 1200 рублей. Способ защиты только один – закрепить каждую деталь, помимо штатных пистонов, болтом навылет. Для этого, кстати, на фланцах дверей есть специальные отверстия. Пусть выглядит неэстетично, зато не сопрут.

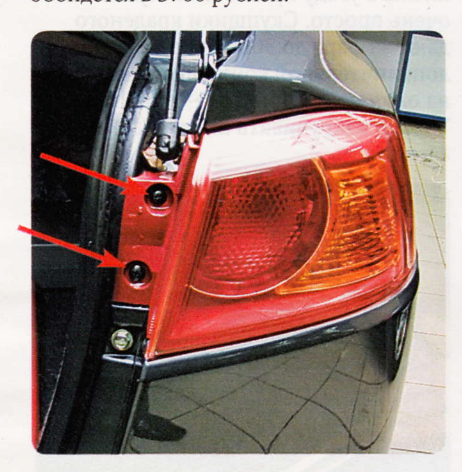
Зеркала воруют не только мерседесовские. Причины спроса схожие: перегорает обогрев, встроенный в подложку зеркального элемента, или электрохромное покрытие идет волнами (чаще на БМВ в кузове E60). По сути, ворам нужна лишь сама стекляшка, однако снять ее, не расколов, в полевых условиях сложно, поэтому отламывают «лопух» в сборе. Имеет смысл высверлить грани винтов в надежде на то, что красть будут все же деликатно. Но лучше выгравировать на зеркальце VIN машины – авось, заметят его в темноте. Для зеркал «Вольво-XC90» есть еще один фактор риска: на авто для американского рынка они плоские, а для европейского – более удобные, сферические. Для справки: обычное стекло с подложкой на XC90 стоит 3800 рублей, на БМВ-E60 – от 5000, а на ту же «ешку», но электрохромное – 14 000 рублей.



Новые накладки бампера вместе с датчиками парктроника обойдутся в 16 600 рублей. Если бы владелец прикрепил накладки к бамперу мебельными болтами, обвес, скорее всего, остался бы нетронутым.

ФОНАРИ

Те же «Мицубиси» и некоторые модели «Хёндай» совсем не дорожат фонарями. Захочешь сам снять, чтобы поменять лампочку, – намучаешься, поскольку довольно просто поцарапать крыло или сломать уголок рассеивателя, но вору эти опасения чужды. Он решительно вбивает клин между крылом и крышкой багажника (или дверью задка), смещая ее в проеме, и через образовавшуюся щель вывертывает крестовой отверткой два самореза. Потом смещает фонарь назад по оси авто. Остается повернуть корпус, чтобы вывести его из-под отбортовки крышки багажника, и обрезать жгут. Худо-бедно, а полторы-две тысячи у лиходея в руках. А вам, если покупать не у него же, новый фонарь обойдется в 3700 рублей.



Замените саморезы под крестовую отвертку (показаны стрелками) другими, желательно с шестигранной головкой. Тогда при закрытом багажнике невозможно будет просунуть ключ в щель между крышкой и фонарем.

РЕГИСТРАЦИОННЫЕ ЗНАКИ

Не так давно и регистрационные знаки стали предметом краж. Снимают не только красивые номера (как правило, с целью последующего выкупа), но и самые что ни на есть обычные – их сдают в пункты приема цветных металлов. Выручка копеечная, с одного номера и пива-то не купишь, а владельцу головная боль: подай заявление о краже, дождись закрытия дела и, наконец, перерегистрируй авто в ГИБДД. Между тем защитить номера несложно. Самое красивое решение – приклепать знаки к кузову отрывными заклепками. С ними вор не станет возиться. А понадобится самому снять – рассверлите шляпки.



Как уверяет хозяин машины, номер сняли средь бела дня. Крепеж заботливо вкрутили на место.



Вряд ли охотник за номерами станет марать руки о ржавый крепеж, но все же болт стоило бы поставить другой стороной…



…как на этой машине. С обратной стороны гайка с нейлоновым кольцом; не придержав ее ключом, крепеж не разъединишь.



Посаженная на клей эмблема больше не интересует охотников за геральдикой, хотя следы взлома есть (редакционный «Логан»).



Согласитесь, чего-то не хватает. Возможно, если бы владелец воспользовался клеем, эмблема «Ниссана» была бы на месте.

ЭМБЛЕМЫ

Кого-то даже пропавшая эмблема способна до инфаркта довести. Не так жаль саму цацку, как поцарапанную решетку радиатора или крышку багажника. Помнится, было очень обидно, когда с моего «Москвича» отодрали надпись *Aleko* – вместе с краской. С тех пор аккуратно отдираю надписи сам (разумеется, только на своих машинах). А эмблемы, если их отсутствие мозолит глаз, сажаю на клей «Момент». Приклеенными шильдиками, как показывает опыт, воры брезгуют. Конечно, если ваша машина не единственная в округе.

ЭЛЕКТРОНИКА

Не оставляйте съемную панель магнитолы на видном месте – могут разбить стекло и раскурочить панель приборов.



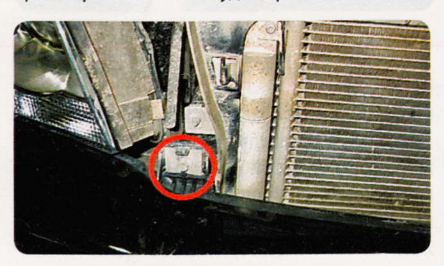
Новый электронный блок подключения муфты «Халдекс» на «Вольво-ХС90» стоит более 76 000 рублей. А если мастерам не удастся восстановить поврежденную проводку, отдадите еще 5700 за новый жгут. Воруют в основном блоки с машин до 2005 года – спрос на них велик из-за худшей надежности. Чтобы усложнить задачу ворам, поставьте винты под разные ключи.

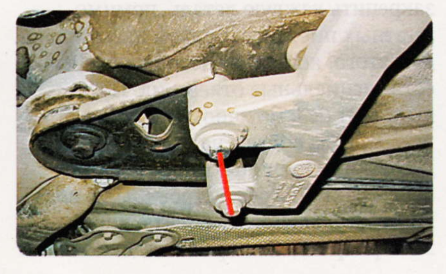
БАМПЕРЫ, ПОДНОЖКИ

Украсть бампер «Вольво-ХС90» достаточно просто даже при закрытом капоте. Работает бригада из двух человек: один отжимает накладку вниз, а другой, просунув торцевой ключ в щель, вывертывает два болта. Остается подковырнуть бампер с защелок боковин (со стороны колесных арок) – и тот падает на землю. Замените болты другими (например, под «Торкс») и законтрите их дополнительными гайками, тогда снять дорогую (32 000 рублей) деталь за две-три минуты не получится. А дольше воры, как правило, не возятся.

Чтобы защитить от кражи подножки вседорожника, приварите шляпки болтов к единому прутку, например к шпильке подходящей длины. На некоторых «джипах» подножки закреплены стремянками, но принцип защиты тот же: привариваем пруток к гайкам.

Если болты бампера на ХС90 законтрить дополнительными гайками, то отвернуть их при закрытом капоте будет крайне сложно.





От отдела эксплуатации.
*Если вам известны другие детали авто, привлекающие воров, а главное – способы их защиты, напишите автору материала по адресу **ikozlov@zr.ru**. Заранее благодарим.*

ДЫМОВАЯ ЗАВЕСА



Игорь Огнев из Республики Тува за ответ на задачу № 39 (ЗР, 2011, № 3) «Комбинированные съемки» получает от фирмы Mystery Electronics навигатор MNS-520MP с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP от компании Philips Semiconductors.

Задача № 39 вроде бы проста, но ответов на нее мы получили немного. Напомним условие. При съемках учебного фильма требовалось показать «масляный», сизый выхлоп изношенного двигателя. Такого под рукой не оказалось, и хитрый режиссер предложил, казалось бы, очевидный выход – заправить «десятку» бензином с добавкой масла. Сделали, но сизого дыма так и не дождались. Ничего не получилось и с карбюраторной «Нивой». Почему же моторы не дымили? И как следовало поступить?

Изучив ваши письма, отмечаем: режиссер забыл, что для чистого, полного сгорания топлива его нужно смешивать с достаточно большим количеством окислителя, причем смесь нужна гомогенная, то есть равномерного состава, без локальных зон со слишком плотными парами топлива либо, наоборот, их дефицитом. Например, если поджечь лужицу бензина, лишь в первый миг можно увидеть чистое голубое пламя, – оно тут же багровеет и появляется черный дым. В двигателях же сгорание происходит более организованно. Насколько важно сказанное, показывает другой пример. Многие владельцы мастерских пользуются отопителями, питающимися отработкой. Сгорает продукт неясного состава и происхождения, но над трубой лишь прозрачная струя горячего газа! А все просто: масло тонко дозируется, испаряется и, смешавшись с нужным количеством воздуха и бушующим в топке пламенем, отлично сгорает. Задача упрощается тем, что процесс в печке непрерывен – в ней можно сжигать даже такую бедную смесь, которую искра свечи не смогла бы поджечь.

Но вернемся к двигателю. К бензину подмешали примерно 5% масла. Если и такое горючее правильно дозировать, оно сгорит так же, как бензин. ЭБУ контролирует расход горючего, опираясь на показания датчиков, вот только не знает, подается чистый бензин или его смесь с маслом. Но не все тут просто: в контакте с относительно холодными стенками цилиндров топливо окисляется медленней, а это одна из причин присутствия в отработавших газах СН, то есть неокисленных углеводородов. Остается и незначительное количество кислорода. Выбросы СН токсичны – они жестко нормированы, но уложиться в нормы не всегда легко.

Пример. Некий гражданин доездился до того, что маслосъемные кольца перестали удалять пленку масла со стенок цилиндра. При рабочем ходе вместе с бензином сгорит и часть паров масла, но остальное, даже продолжая испаряться, останется без кислорода. При дальнейшем движении поршня к НМТ откроется выпускной клапан – и поршень вытолкнет в систему выпуска отработавшие газы, смешанные с масляными парами. За старой машиной часто стелется сизый дым, особенно после торможения двигателем, когда в цилиндры подсасывается дополнительное масло.

В отработавших газах изношенного двигателя, даже с исправно работающей топливной системой, содержание СН обычно выше нормы: виноваты пары масла. Кстати, они могут резко сократить жизнь нейтрализатора – далеко не дешевого устройства.

Вот мнение нашего победителя: *«Сизый дым образуется в пристеночном слое... где температура сравнительно низка (до 300 °С). Из-за этого значительная доля масла не сгорает, а испаряется и недоокисляется, образуя большое количество углеводородов СН и их недоокисленных продуктов».*

Итак, вся соль задачи в том, что подопытные двигатели были исправны – лишнего масла на стенках цилиндров, поршнях, клапанах практически не было, – неоткуда взяться и дыму. Как же его получить? Кое-кто посоветовал *«лить масло струей прямо в дроссельный патрубок или карбюратор»*. Логика проста. Струя масла плохо распыляется воздухом, и оно, не сгорая, растечется по впускному коллектору, попадет в цилиндры, а оттуда в выпускную систему: сизого дыму не оберешься! (Кстати, наши киношники в итоге так и сделали.) Можно было поступить иначе. Если в двигатель залить столько масла, что коленчатый вал начнет его взбивать, масляный туман с картерными газами попадет в систему вентиляции, а оттуда опять-таки в цилиндры.

У исправного четырехтактного двигателя в выпускной системе должно быть сухо. Если ее детали еще не прогреты, внутри нередко конденсируется вода – один из основных продуктов сгорания топлива. Если же в выпускной системе появилось масло, двигатель явно неисправен. При долгой его работе с малыми нагрузками пары масла тут конденсируются, образуется «месторождение». А по мере выхода на повышенную мощность масло начинает испаряться – и мы видим сизый дым.

Всех благодарим за участие в конкурсе. Игоря Огнева поздравляем с победой! Просим победителя сообщить нам почтовый адрес для отправки заслуженного приза.

ЗАДАЧА № 42

ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНА

Уже вечерело, когда Толя предложил заночевать в знакомом ущелье. Сказано – сделано. И вот наши УАЗы остывают возле хрустального ручейка, а экипажи занялись шашлыком. В приемнике, под треск далеких атмосферных разрядов, Высоцкий поет: «Здесь климат иной...». А нам хоть бы что. Тихо, тепло, костер потрескивает, звезды с кулак.

Местный егерь возник из ниоткуда – блеснули пуговицы, золотой зуб, дробовик. И мы услышали: «Уже через пят минут здэсь нэ должна ступат нага человэка! А то и джипы не спасают. Вон, видите – там?..» – и повел стволом дробовика. Как вы думаете, что насторожило егеря?

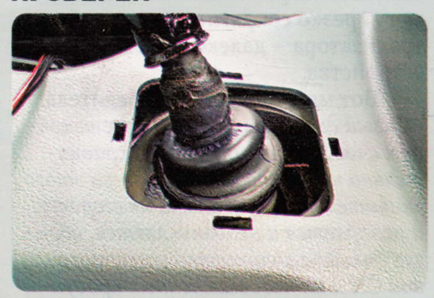
Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. (Победителя представим вам в сентябрьском номере ЗР.)

Константин Зверек из Кемеровской области, сумевший очистить воздух в салоне «Волги» от испарений масла, получает от южнокорейской фирмы SK Lubricants канистру масла ZIC. **Евгений Размоскин** из Тольятти за рекомендации по подкраске автомобиля получает от ООО «Авто-Новь» буксировочный трос-рулетку.



ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

К. ЗВЕРЕК



В жаркое летнее время в обновленном салоне «Волги» ГАЗ-31105 с двигателем 406 постоянно ощущался запах трансмиссионного масла. Причину обнаружил, когда снял декоративный кожух с рычага коробки передач: привычного на машинах со старым салоном герметизирующего кожуха теперь нет. Уплотнять пространство вокруг рычага подручными материалами сложно и неэффективно. Я поставил на рычаг КП пыльник от верхнего шарового шарнира «Москвича-412». Верхняя часть пыльника плотно села на рычаг, а нижнюю я закрепил медной проволокой на штампованной гайке крепления рычага к кулисе КП. Запах масла наконец-то исчез.

Е. РАЗМОСКИН

После закрашивания скола на кузове кисточкой-карандашом, даже с предварительным удалением ржавчины и обезжириванием, довольно скоро ржавчина проступает вновь. Нередко это происходит и после кузовного ремонта, разве что не столь быстро. На мой взгляд, причина в том, что кузов в момент подкраски иногда существенно холоднее воздуха – и на металле конденсируется незаметная глазу влага. Если непосредственно перед нанесением краски или грунтовки слегка прогреть металл феном, конденсата не будет и покрытие получится более надежным.

Ф. ГАЛЕЕВ,

Башкортостан, Туймазы

У отопителя «Жигулей» с алюминиевым радиатором очень неудобно менять кран: то болт упадет, то закладная гайка или прокладка вывалится. Я вместо болтов ставлю две шпильки М6 длиной 25 мм (от клапанной крышки). На резьбу шпилек с одного конца наношу герметик и ввертываю их в закладные гайки радиатора, затем надеваю прокладку, устанавливаю кран – ничто не теряется!

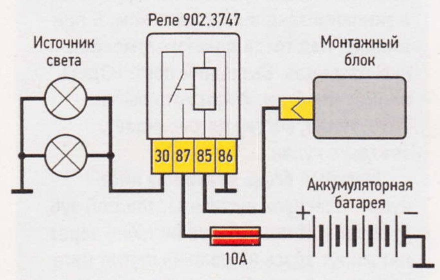


О. МОСОВ,

Пермский край, Чайковский

Многие автомобили не оборудованы автоматическим включением и выключением ходовых огней (либо ближнего света и т.д.). А управление ими вручную рано или поздно кого-то оставляет с разряженным аккумулятором. Предлагаю вариант доработки схемы электрооборудования.

В монтажном блоке находим электрическую цепь, питание в которую подается при включении зажигания (например, цепь электростеклоподъемников), и подключаем ее к контакту 85 реле 902.3747. Затем через силовую цепь реле соединяем аккумуляторную батарею с противотуманными фарами. Если таковых нет, можно подключить батарею к ближнему свету фар, отсоединив при этом штатные провода. При включении зажигания реле включит свет.



Обезопасить автомобиль от короткого замыкания в силовой цепи поможет предохранитель номиналом 10–15 А, установленный в разрыв провода. Так как ПДД не требуют, чтобы в дневное время горели задние габаритные огни, управление ими остается прежним. Для наглядности привожу схему.

От отдела эксплуатации ЗР.

Если свет не нужен (например, при ремонте автомобиля), его можно отключить, отсоединив разъем реле.

М. ФЕДОТОВ,

Тольятти

Всем, кто обслуживает машину самостоятельно, знакомы проблемы, вызываемые негерметичностью различных прокладок. Для надежной их фиксации и уплотнения часто используют герметики, но они требуют тщательной очистки сопрягаемых поверхностей и времени для полимеризации. Я не раз пользовался лентой ФУМ, хорошо известной сантехникам. Ею обматываю прокладку по контуру, укладывая витки как бы по спирали – если требуется, то в несколько слоев. Лента отлично уплотняет соединение. Так как у фторопласта довольно большой коэффициент расширения, не стоит излишне загонять его в замкнутые объемы. Но это же свойство улучшает уплотнение нагретых деталей.

Г. КОМАРОВ,

Москва

Рекомендации по генератору, опубликованные в ЗР, 2011, № 3, очень просто реализуются на ВАЗ-2105 и аналогах. На них поднять зарядное напряжение можно, не снимая генератор и не разбирая его. В цепь между клеммой регулятора напряжения и штекером контроля напряжения включаем кремниевый диод на 10 А в прямом направлении. Диод изолируем и крепим к жгуту проводов, проходящих рядом. Проблема недозарядки батареи решена!

НЕ БЕРИ В ГОЛОВУ

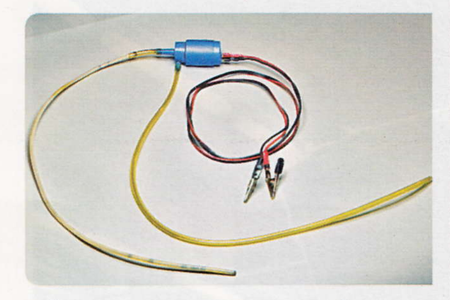
От А. Калинина из Северска мы получили совет: незачем, мол, откачивать масло из двигателя «громоздкими» насосами от старых холодильников и т. п. – лучше использовать насос омывателя 2108. К штуцерам насоса подсоединил трубки от медицинской капельницы – одну, подкрепив проволокой, опустил вместо щупа уровня в картер, другую – в пустую емкость, включил... Масло откачивается за несколько минут!

На первый взгляд, идея лежит на поверхности: насос дешев, компактен, маслооткачивающую установку на его базе можно собрать за пару минут. Не нужно снимать защиту картера, возиться с пробкой, ловить струю горячего масла в рукава. Одним словом, сервис! Кстати, многие станции практикуют экспресс-замену масла именно таким способом. Вот только промышленная установка для откачки масла через отверстие щупа слишком дорога и нерентабельна для собственного гаража с единственной машиной. Наш автор утверждает, что давно пользуется своей придумкой, меняет масло даже в дороге (интересно только – зачем?) и очень доволен. И ладно бы радовался изобретатель в одиночку, так ведь нет, хочет поделиться знанием со всем миром! Убедить автора в теоретической несостоятельности «патента» нам не удалось, а поскольку идея способна овладеть умами других автомобилистов, мы решили на примере выявить подводные камни.

Насос омывателя, рассчитанный на кратковременную подачу воды, по нашему разумению, не мог перекачать 3–4 л куда более вязкого масла, которое еще нужно поднять на полметра! (В штатном положении насос располагается ниже уровня незамерзайки.)

Попробовали. Первый насос, сколько ни жужжал, так ни капли и не выкачал. Пришлось ему немного помочь – прокачали через него масло большим медицинским шприцем. Дело пошло веселей – минут за пять он высосал почти все масло... и умер! Зарядили второй насос – результат тот же. Но автор твердит: «Убиваете прекрасную идею мерзким фактом! У меня-то 15 лет работает!».

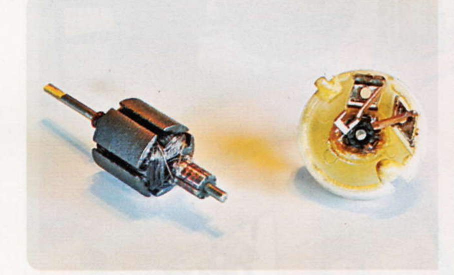
Что же, купили еще пару насосов. Выбрали придирчиво. Одни из лучших, с надежным щеточным узлом, хорошим уплотнителем вала (масло внутрь совершенно не проникало), марки «ПРАМО». Только, несмотря на все это, оба точно так же не смогли самостоятельно закачать масло из картера. (Максимум подъема, доступный им, – 50 мм.) Потом дружно задымили и умолкли. А могло ли быть иначе? Электромотор, у которого к тому же нет охлаждения, был перегружен и по силе тока (масло – вязкое), и просто по времени работы.



Насосная станция: дешевая, но бесполезная.



Не спешите радоваться – сейчас сгорит...



Обмотки и коллектор почти обуглены, пластик расплавлен.

Разбираем оба экземпляра. Приятно отметить, что культура производства насосов довольно высокая. Сгорели оба, но – равномерно, без явных слабых мест: тут и коллекторы с цветами побежалости, и обугленные обмотки, и расплавленная пластмасса.

Хотите взять совет на вооружение – дерзайте! Вдруг повезет и ваш электромоторчик окажется вечным. ЗР

ТРЕТИЙ ГОД – БЕЗ ЗАБОТ?

С экскурсией на УАЗе, объявившем о трехлетней гарантии на свою продукцию, побывал **Андрей Сидоров**.

За недолгую пока жизнь на конвейере «Патриот», похоже, старательно учили родину любить. А заодно любить нас с вами, его покупателей. Наука давалась тяжело. Многие из тех, кто купил машину лет пять назад, не раз посыпали голову пеплом, проклиная собственную доверчивость, – те «патриоты» сыпались и ржавели, буквально не сходя с места. Получалось, прежде чем «сел-поехал» – схватил ключи и «упал-отжался».

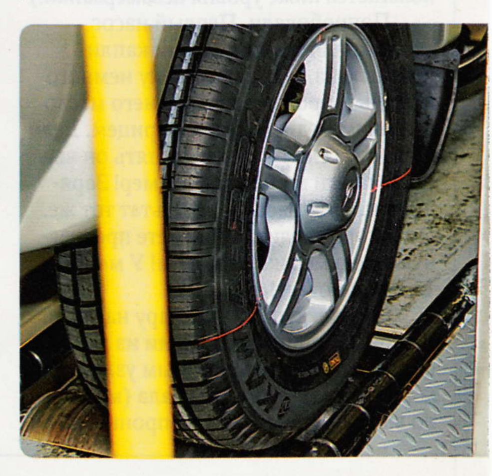
Тем не менее время идет и понемногу лечит. Не всех, конечно, – те, кто обжегся на «уазике» с «человеческим» лицом, вряд ли видят его своей следующей машиной: уж больно яркими были впечатления. Но во взрослую жизнь вступает поколение «неохваченных» – на них при эффективной рекламной кампании вполне можно рассчитывать.

Для вновь прибывших и к своему семидесятилетию завод приготовил ценный подарок: с января 2011 года гарантийный срок для «патриотов» и «пикапов» увеличили до трех лет, а пробег – до 100 000 километров!

Изготовитель утверждает, что с 2007 года благодаря комплексу мер, направленных на контроль качества на каждом этапе производства, количество рекламаций на машины семейства «Патриот» удалось снизить в два раза.

Возможные дефекты, которыми в ту пору славились автомобили, теперь тщательно отлавливаются на линии тестирования, включающей в себя статическую и динамическую приемку. Первая оснащена стендами для проверки тормозной системы, углов установки колес, регулировки света фар и дождевой камерой. Динамическая – стенд с беговыми барабанами, на которых автомобиль в разных режимах пробегает первые пять километров. Барабаны, замечу, вполне

Все УАЗы проходят проверку углов установки колес.



обычные, в меру шершавые, поэтому как происходит «проверка автомобиля в движении с имитацией дорог с разным покрытием», для меня осталось загадкой.

Но прежде, чем один раз отрезать, то есть назвать машину готовой продукцией, семь раз отмерят – именно столько постов контроля качества она проходит на ключевых участках производства. Сборка «Патриота» – это без малого 11 000 операций, и для каждой разработана карта стандартизированной работы. В ней четко прописана последовательность действий работника, перечислены правильные материалы и инструмент. Забивать болты молотком, разумеется, не предусмотрено.

Есть и японские ноу-хау – постоянное совершенствование производственных процессов с помощью систем «Покайоке» (защищает от ошибок) и «Андон» (стоп-кран для конвейера, если работник заметит какой-нибудь дефект). Всё как на «Тойоте», куда, собственно, и уходят корни этой системы качества. Даст бог, приживется она в Среднем Поволжье.

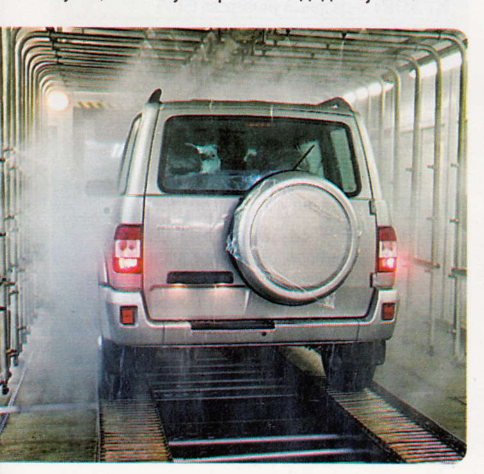
С января же 2011 года заработал участок антикоррозионной обработки шасси – раму, рессоры, мосты и все, что попадает под факел ручного пистолета, нежно опыляют битумно-восковой мастикой. Процесс занимает от силы пару минут. На первое время, пока машина не ушла к потребителю, этого, видимо, достаточно. Что же, антикорлайт лучше, чем вовсе никакого, однако катафорезное грунтование было бы куда полезней. Только его, к сожалению, пока не предвидится.

Экскурсия по заводу не дала полного представления о том, насколько все эти нововведения подняли качество автомобилей. Даже если к сборке претензий не будет (на первый взгляд, чистенькие, сверкающие свежей краской машины выглядят отлично), куда интересней, как складывается их жизнь на свободе. Трехлетняя гарантия – серьезная самооценка производителя и рекламный посыл покупателю, но означает ли она непогрешимость первого или только три года бесплатного ремонта для второго? Гарантия, заметим, пусть условное, но все же лишение свободы: обслуживать машину следует только у авторизованного дилера, обязательно использовать оригинальные запчасти и материалы и т. д. (Кстати, мне не встречались производители, готовые по первому требованию устранять даже очевидные свои недочеты. Куда более типично – постараться найти соринку в глазу покупателя!) Пока сам не поездишь, не узнаешь. Но где взять исчерпывающую информацию?

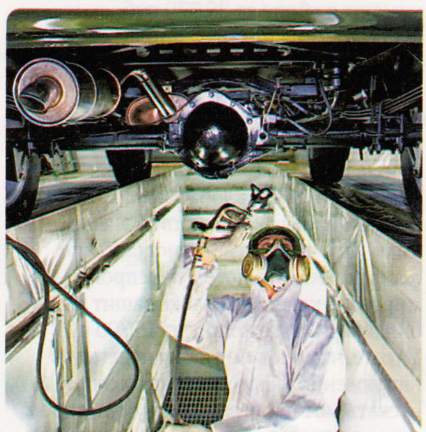
Звоню официальному дилеру («Торгмаш»), излагаю суть вопроса. Обещают помочь: рассказать все как есть и даже показать несколько гарантийных машин. Но не сложилось – к моему приезду дилер уточнил, видимо, собственное мнение у руководства и наотрез отказался что-либо обсуждать. Бизнес есть бизнес, и раскрывать его секреты никто не обязан. И все же: как обстоят дела с качеством товарных машин? В век Интернета делать из этого секрет просто смешно.

Пусть даже Всемирная Сеть – это большой забор, не все надписи на котором содержательны, однако общее впечатление о проблеме составить можно. Так вот, отрицательных отзывов о машинах последних месяцев выпуска стало намного меньше, существенно сократился список неисправностей, вылезших на первых тысячах километров. И по-прежнему «Патриоту» многое готовы простить из-за главного достоинства – относительно невысокой цены. ЗР

Если после «дождика» в салоне появятся лужи, машину отправят на доделку.



Черный антикор – последний штрих к товарному портрету.



ВКУС ФИНИКА

Как не допустить и что делать? На вопросы, касающиеся покупки и эксплуатации подержанного «Инфинити-FX» первого поколения, отвечает **Игорь Козлов**. Фото **Константина Якубова** и club-fx.ru.



ЧТО ВЫБРАТЬ

Марка «Инфинити», дочерняя для «Ниссана», появилась сравнительно недавно. Поначалу – для продвижения моделей люкс-класса на американский рынок. Вкусив плоды успеха, японо-американцы решили завоевать Россию, а позже и Западную Европу. Поэтому на вторичном рынке встречаются в основном российские, так называемые дилерские, а также американские машины. Выбор огромен – поговорим, как с ним не ошибиться.

Владельцы «Инфинити-FX» называют свои машины «финиками». И ценят их за необычный дизайн и управляемость. При этом у автомобилей внушительный дорожный просвет (200 мм) и, как правило, полный привод. Заднеприводные только некоторые «американцы». Кстати, передний кардан – без пресс-масленок крестовин, поэтому при износе (к 160 тыс. км) его меняют в сборе за 29 070 руб.

Несмотря на более привлекательную цену, авто из-за океана все же менее предпочтительны: задняя светотехника не соответствует нашим нормам, а европейские фонари запросто не поставишь – они не ламповые, а светодиодные. Придется менять вдобавок блок BCM, отвечающий за коммутацию электроники (для ламп и светодиодов такие блоки разные), а потом перепрограммировать ключи – в блоке зашит иммобилайзер. За все попросят 15 700 руб. Учтите, что блок не любит перепадов напряжения и скачков тока, поэтому пускать мотор с севшим аккумулятором и «прикуривать» весьма нежелательно.

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Infiniti FX

ДЕБЮТ: модель первого поколения (заводское обозначение S50) была представлена на автосалоне в Детройте в 2003 году. В 2008-м на смену пришло второе поколение (S51).

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV).

ДВИГАТЕЛИ: для модели S50 – бензиновые, V6, 3,5 л, 280 л.с.; V8, 4,5 л, 320 л.с.; для модели S51 – бензиновые, V6, 3,5 л, 309 л.с.; V6, 3,7 л, 333 л.с.; V8, 5,0 л, 390–400 л.с.; дизельный, V6, 3,0 л, 240 л.с. (только для Европы).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: A5 для модели S50, A7 для S51.

ПРИВОД: задний или полный.

РЕСТАЙЛИНГ: в 2006 году на модели S50 изменились бамперы, решетка радиатора, приборная консоль, некоторые элементы интерьера и декоративной отделки кузова. Появились передние тормозные диски увеличенного размера и двухпоршневые суппорты.

КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2003 году уровень безопасности по методикам IIHS и NHTSA (США) был признан наивысшим.

Кроме того, у «американцев» намного слабее хромовое покрытие декоративных элементов кузова, а пробег сплошь и рядом скрученный. Установить истинный весьма непросто: стертые ошибки с хронологией их появления, по которым можно уличить продавца в подвохе, разглядишь только с помощью заводского оборудования (дилерский сканер, увы, подслеповат). Дилеры больше полагаются на вторичные признаки: потертость обивок, износ сальников и пр. Не экономьте на подобной диагностике, тем более что стоит она не так уж дорого по сравнению с ценой самого автомобиля – каких-то 6400 рублей.

Проверьте работоспособность кнопок на дверных ручках и пятой двери, заднего стеклоочистителя, камеры заднего вида и звуковых сигналов. Порой сгорает моторчик вентилятора климата – чаще всего из-за повышенной нагрузки при забитом салонном фильтре. По регламенту его меняют через 30 тыс. км, но на пыльных дорогах лучше уменьшить интервал. Слабо держится лак на ручках дверей; бывает, отказывают электроприводы блокировки замков, датчик указателя уровня топлива, что происходит чаще опять же на авто из США. Но главное – янки экономят на масле. Вроде и меняют

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.

Крыло переднее	13 780
Бампер передний/задний	20 140/26 360
Блок-фара/фонарь	59 300/18 100
Камера заднего вида	37 850
Фильтры: масляный/воздушный/салонный	400/910/5410
Свечи зажигания (комплект на V6)	6270
Ремни вспомогательных агрегатов (2 шт.)	2590
Катколлектор	36 920
Муфта компрессора кондиционера	27 400
Ступица передняя	11 150
Рулевая тяга в сборе	9770
Тормозные диски передние/задние	10 780/9280

СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика электроники	1280
Замена масла и фильтра двигателя	2560
Замена свечей зажигания на V6	5120
Замена прокладок головок блока	64 000
Очистка радиаторов (со снятием)	5890
Диагностика АКП с замером давления в магистралях	5120
Замена масла АКП	5120
Замена передних амортизаторов с регулировкой углов установки колес	15 360
Замена тормозных колодок передних/задних	3070/3070
Регулировка углов установки колес	5120
Нормочас	2560

*Для негарантийных машин скидка на работы и запчасти – 20%.





CD-чейнджер порой отказывается читать диски. Дилеры ремонтом не занимаются, но за 5–6 тыс. руб. можно найти мастеров через Интернет. За 3–4 тыс. руб. они также готовы научить американский приемник работать на русских радиочастотах, а еще – перевести мили и фаренгейты в более привычные для нас километры и градусы Цельсия.



Учитывая размеры самого автомобиля, объем багажника невелик – 531 л. Если сложить заднее сиденье, получите 1207 л.

Типичная неисправность: жмешь на кнопку, а замок багажника молчит. Виной тому окислившиеся в труху контакты в кнопке. Если нажать сильнее, придется менять не только выключатель с кронштейном, но и хромированную накладку пятой двери.



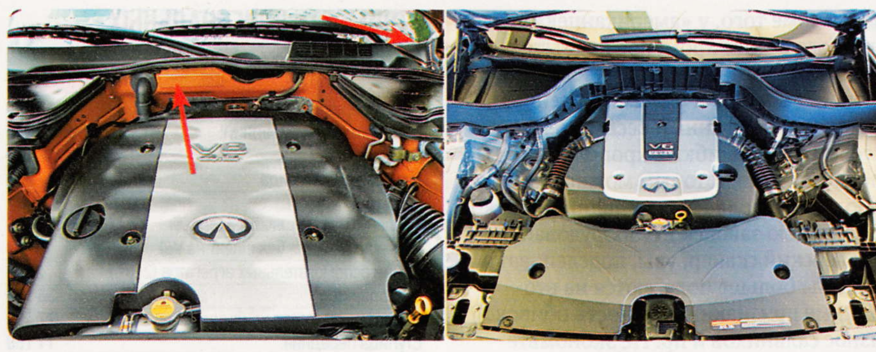
в срок (по регламенту через 10 тыс. км), но льют что подешевле.

ГДЕ И ЧТО ЧИНИТЬ

На модель S50 ставили моторы VQ35DE (V6, 3,5 л) и VK45DE (V8, 4,5 л). Оба входят в мировую топ-десятку, однако их катколлекторы надежностью не отличаются. Изделия с начинкой из драгметаллов (81 520 руб. за пару, с заменой) перешли в разряд расходников. Проблемы те же, что и на «Ниссане-Мурано» (ЗР, 2011, № 3): оплавляются соты и частички керамики залетают в цилиндры двигателя. Дилеры винят скверное топливо, а владельцы, ссылаясь на всевозможные форумы в Интернете (эти моторы ставят на многие модели «ниссанов» и «инфинити»), обвиняют производителя. Дескать, блок управления двигателем не реагирует должным образом на перебои в воспламенении, запаздывает с корректировкой состава смеси, что и приводит к перегреву нейтрализаторов. Истина, видимо, где-то посередине. Настоятельно рекомендуем провести диагностику перед покупкой авто, чтобы по сигналам с верхних и нижних датчиков кислорода определить степень разрушения нейтрализаторов. Если машина уже ваша, а процесс пошел – срочно в ремонт! Помните: для мотора продукты износа нейтрализаторов, что горсть песка. Неофициалы обычно удаляют начинку и перепрошивают блок управления двигателем. Плохо, конечно, но что делать, если бодяга на АЗС по-прежнему не переводится!

Обратите внимание на состояние и уровень масла в двигателе (уж не сочтите совет банальным): моторы «Инфинити» склонны подъедать масло, а владельцы узнают об этом порой лишь по сигналу лампы аварийного давления. Исправный двигатель должен расходовать около 100 г масла на 1 тыс. км, при этом отметки *max* и *min* по щупу разделяет всего литр. Выходит, даже идеальный движок едва укладывается в интервал между плановыми ТО (10 тыс. км). Что уж говорить про пожилой агрегат. Дилеры начинают бить тревогу при расходе масла более 2 л на 10 тыс. км, будучи уверены по своему опыту в чрезмерном износе цилиндропоршневой группы (компрессия при этом не дотягивает до 11 кг/см²). И причина уже не столь важна – нейтрализаторы ли начали рассыпаться, или за маслом недоглядели.

Моторы очень чувствительны к перегреву, особенно VK45DE. Следствие – пробивает прокладки головок блока, что сразу заметите по почерневшим стенкам расширительного бачка. Причина чаще всего в забитых грязью и пухом сотах радиатора. Чтобы их проверить, достаточно снять пластиковый щиток над радиаторами, но многие пренебрегают столь простой процедурой. Мол, чего там смотреть, если без демонтажа радиаторов грязь все равно не удалишь. Коли руки не доходят,

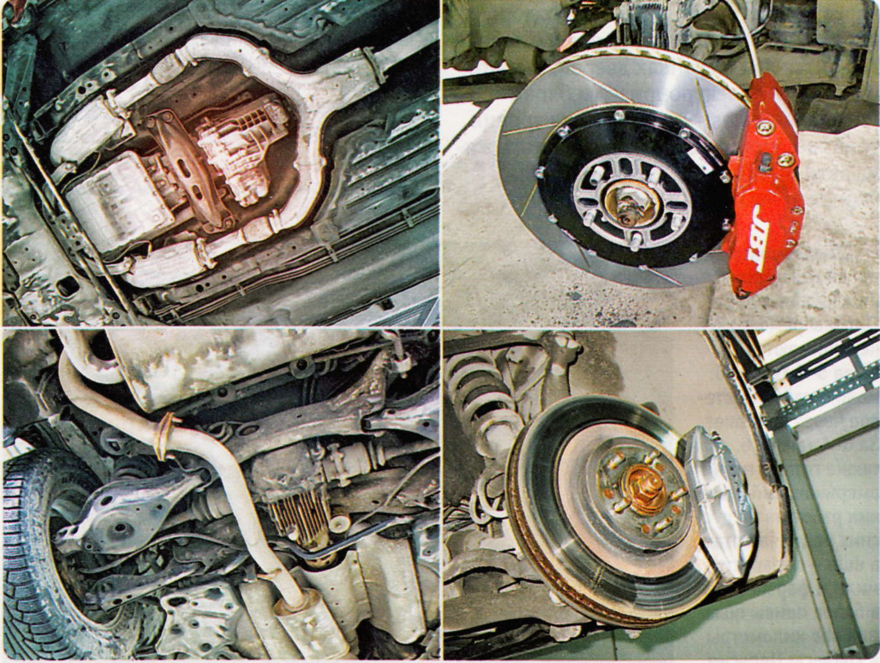


Масляный щуп хорошо доступен, как и на FX35, но у обоих трубка резко изогнута в нескольких местах, отчего вставить его бывает непросто. Может, поэтому многие владельцы не утруждают себя проверкой уровня масла? Основной VIN и табличка-дублер показаны стрелками.

Двигатели VQ37 на модели второго поколения появились сравнительно недавно, поэтому как поведут себя нейтрализаторы, гадать преждевременно. Масляный щуп перекочевал в более удобное место – рядом с горловиной радиатора.

В дополнение к катколлекторам под днищем установлена еще пара нейтрализаторов – они начинают разрушаться лишь при очень больших пробегах, не оказывая влияния на механический износ ЦПГ. Передний кардан и АКП здесь пока в норме (пробег 134 тыс. км).

Некоторые владельцы машин первого поколения идут на отчаянный шаг: устанавливают несертифицированные тормоза. Чтобы подобный суппорт не упирался в колесный диск, последний крепят через проставку более длинными шпильками.



Слабое звено задней многорычажки – втулки стабилизатора и ступичные подшипники. Порой сложно бывает отрегулировать углы установки колес: закисает крепеж. При случае смажьте соединения антикором!

Машины второго поколения штатно оснащают более мощными передними тормозами – с четырехпоршневыми суппортами Brembo и дисками увеличенного диаметра. Теперь и колодки служат дольше, и диски коробятся из-за перегрева значительно реже.

поручите очистку специалистам – обойдется дешевле замены прокладок.

Если сразу после пуска двигателя лязгает привод ГРМ, пришло время менять натяжитель. На V6 это несложно: снимаем приводные ремни и лючок в передней части двигателя. На V8 доступ не столь хорош – придется снять радиаторы с вентиляторами. Убедитесь заодно в исправности последних, поскольку при пробеге под 150 тыс. км один из них наверняка уже не крутится. Если плавают обороты или мотор на холостых глохнет, время промывать дроссельный узел. Учтите, что после этого понадобится калибровка на дилерском сканере.

РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ (75–150 тыс. км), руб.*

<table>
<tr><th>МОДЕЛЬ</th><th>FX35</th><th>FX45</th></tr>
<tr><td>Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км</td><td>1 520 000</td><td>1 380 000</td></tr>
<tr><td>Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)</td><td>146 100</td><td>173 870</td></tr>
<tr><td colspan="3">Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)</td></tr>
<tr><td>Кнопка открывания багажника</td><td colspan="2">5130</td></tr>
<tr><td>Катколлекторы</td><td colspan="2">81 520</td></tr>
<tr><td>Очистка наружной поверхности радиатора двигателя (дважды)</td><td colspan="2">11 780</td></tr>
<tr><td>Очистка дроссельного узла</td><td colspan="2">6140</td></tr>
<tr><td>Гидроблок АКП</td><td colspan="2">63 180</td></tr>
<tr><td>Амортизаторы передние</td><td colspan="2">62 710</td></tr>
<tr><td>Стойки и втулки стабилизаторов подвесок</td><td colspan="2">21 640</td></tr>
<tr><td>Втулки стабилизатора передней подвески</td><td colspan="2">2460</td></tr>
<tr><td>Рулевые тяги</td><td colspan="2">27 220</td></tr>
<tr><td>Ступица передняя</td><td colspan="2">16 270</td></tr>
<tr><td>Тормозные диски и колодки передние</td><td colspan="2">20 870</td></tr>
<tr><td>Тормозные колодки передние (две замены)</td><td colspan="2">15 040</td></tr>
<tr><td>Тормозные диски и колодки задние</td><td colspan="2">19 250</td></tr>
<tr><td>Тормозные колодки задние</td><td colspan="2">7160</td></tr>
<tr><td>ИТОГО</td><td>2 026 440</td><td>1 914 210</td></tr>
<tr><td>Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км</td><td>980 000</td><td>995 000</td></tr>
<tr><td>Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**</td><td>1 046 440</td><td>919 210</td></tr>
<tr><td>Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км</td><td>14,7</td><td>15,8</td></tr>
<tr><td>Расходы на топливо (А95, 26 руб./л)</td><td>286 650</td><td>308 100</td></tr>
<tr><td colspan="3">Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)</td></tr>
<tr><td>Датчики указателя уровня топлива</td><td colspan="2">21 580</td></tr>
<tr><td>Регулировка клапанных зазоров в двигателе (замена толкателей)</td><td colspan="2">51 200</td></tr>
<tr><td>Прокладки головок блока цилиндров</td><td>–</td><td>65 000</td></tr>
<tr><td>Натяжитель и успокоители цепи ГРМ</td><td colspan="2">19 980</td></tr>
<tr><td>Ступица передняя и подшипник задней ступицы</td><td colspan="2">28 770</td></tr>
</table>

**Цены на апрель 2011 года, ремонт и ТО у дилера.*

***Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.*

КАК ЕЗДИТЬ

Пятиступенчатый автомат Jatco, хоть и называется адаптивным, плохо приспособлен к спортивной манере езды – сгорают фрикционы. Официалы их не меняют, предлагая раскошелиться на новую коробку (340 тыс. руб. с заменой!). И не потому, что не умеют чинить, а из-за отсутствия оригинальных запчастей. Завод поставляет только блоки управления, клапаны и гидроблоки в сборе, хотя с ними проблем меньше. Не отчаивайтесь: в Интернете найдете немало фирм, готовых за 150–170 тыс. руб. привести в порядок даже самый убитый агрегат. Чтобы зря не тратиться, регулярно проверяйте рабочую жидкость (ATF Matic D, она же DEXRON III): если она из красной стала желтой, то уже во многом потеряла свои свойства и пора менять, а потемнела и пахнет паленым – не за горами ремонт КП. Кстати, по американскому регламенту жидкость не меняют вовсе (в Европе – через 60 тыс. км), в чем еще одна причина более плачевного состояния авто из-за океана. Да и раздатки у них частенько сбоят, отказываясь подключать передний мост в самый ответственный момент.

В передней подвеске заслуживают внимания амортизаторы (порой заклинивают), рулевые тяги и втулки стабилизатора (изнашиваются к 100 тыс. и 40 тыс. км соответственно). Стойки стабилизатора часто держатся более 120 тыс. км. Передние ступицы в сборе и подшипники задних ступиц (меняются отдельно) не славятся долголетием и могут начать гудеть или люфтить после наезда на, казалось бы, пустяковое препятствие.

С тормозами сплошные заботы: что передние, что задние диски частенько коробятся, а колодки порой истираются за 5–7 тыс. км. Даже если ездить очень расчетливо, передние не живут больше 30 тыс., а задние – 40 тыс. км. При этом ресурс передних дисков не превышает 80 тыс., задних – 100 тыс. км, но опять же если их не поведет раньше.

Стоимость километра пробега модели FX35, рассчитанная по методике данной рубрики (ЗР, 2011, № 1), оказалась выше, чем у «Ниссана-Мурано» с таким же двигателем, – 17,77 руб./км. Сказалась более значительная потеря стоимости машины, что, в общем-то, неудивительно для премиум-класса. ЗР

Благодарим автоцентр «Дженсер Инфинити» на Новорижском шоссе (Москва) и российский «Инфинити Клуб» за содействие в подготовке материала.

SS20 Комфорт Надежность Тишина

Перед тобой идеально ровная дорога,
убегающая гладкой лентой к горизонту.
Ты жмешь педаль газа... Ветер... Скорость... Уверенность... Любимая музыка... Полет души!

Каждый испытывал такие ощущения. SS20 всем своим многочисленным коллективом работает для воплощения вашей мечты: КОМФОРТ, НАДЕЖНОСТЬ, ТИШИНА вашего автомобиля на любых дорогах. Водители по всей России подтверждают надёжность наших деталей и новый высокий уровень комфорта при вождении автомобилей с подвеской SS20.

Сегодня мы представляем новинки SS20:



Амортизаторы SS20 задней подвески для Chevrolet Lanos, Daewoo Nexia, Ford Focus, Mitsubishi Pajero

Стартовал серийный выпуск задних амортизаторов для востребованных на автомобильном рынке марок Chevrolet Lanos, Daewoo Nexia, Ford Focus, Mitsubishi Pajero.

Автовладельцы получили надежность, качество и бесшумность от SS20 для своих автомобилей. При изготовлении применены все новейшие разработки, многолетний опыт производства амортизаторов и эксплуатации автомобилей на наших российских «замечательных» дорогах. Амортизаторы SS20 работают в диапазоне температур от - 45°С до +55°С, характерном для всех широт России. Амортизаторы подобраны в пары с одинаковыми характеристиками, чтобы обеспечивать стабильность и сбалансированность работы подвески.

Четыре модификации: «Стандарт», «Комфорт», «Шоссе» и «Спорт» – позволяют выбрать наиболее подходящие ходовые свойства. Мы уверены в качестве своей продукции, поэтому не ограничиваем пробег и условия эксплуатации, не требуем обязательной установки у официальных дилеров или в сертифицированных автосервисах и даем безусловную гарантию 1 год.

Еще один неоспоримый плюс – разборная конструкция и ремонтопригодность. Готовятся к производству передние амортизаторы – картриджи.

Подшипник SS20 для опор LADA Priora и LADA Kalina



Представляем разработку нового поколения подшипников с высокой степенью защиты от внешней среды, большим ресурсом, легким вращением под нагрузкой, с шумоизолирующим и виброзащитным резиновым покрытием.

Подшипник SS20 успешно прошел стендовые (высоконагруженные) испытания под воздействием солей, грязи и влаги, намного превышающие эксплуатационные нормы. Также отлично показал себя в натурных испытаниях при температурах до -40°С. Мы решили известную проблему бринелирования (образования лунок на дорожках обойм подшипника, т.е. разрушения вдавливанием), избавили автомобиль от заклинивания, тугого вращения и щелчков при повороте руля. Обоймы подшипника обрезинены, что уменьшает передачу вибраций на кузов и снижает шум от подвески. В конструкцию вложен многолетний опыт испытаний и конструирования различных подшипников при производстве опор SS20 Classic, начиная с 2002 года. Выпуск нового подшипника дал возможность начать производство долгожданных опор SS20 для LADA Priora.

Сегодня мы представляем новинки SS20



Опоры передних стоек для LADA Priora



Основной задачей при проектировании опор было улучшение комфорта и управляемости в сочетании с традиционной надежностью и долговечностью SS20. Плавность хода обеспечивается прогрессивной характеристикой демпфера, выполненного из улучшенной эластичной резины. Увеличенные угол Кастора и угол поперечного наклона стойки улучшают устойчивость и управляемость автомобиля. При повороте происходит наклон передних колес в сторону поворота, что улучшает сцепление с дорогой. Демпфер опоры имеет наклон, с помощью которого уменьшена нагрузка на шток стойки. Наклон демпфера рассчитан с учетом увеличенных углов Кастора и развала, при этом ресурс элементов подвески значительно возрастает. В сочетании с новым подшипником SS20 обеспечивается комфорт, бесшумность и управляемость автомобиля.

Регулируемая подвеска



За время предварительных испытаний и установки на тестовые автомобили мы получили положительные отзывы от большого количества водителей.

Тест-драйв также провела редакция журнала «За рулем». Подробности читайте в ЗР 12/2010*.

В результате стало очевидно, что теперь не надо выбирать амортизаторы мягче или жестче – все решает регулируемая подвеска SS20 (для интересующихся: усилия отбоя на клапанном режиме изменяются от 50 до 300 кг). Регулируемые амортизаторы SS20 позволяют управлять характеристиками подвески в зависимости от желания водителя, его стиля вождения, с учетом состояния дорожного покрытия и загрузки машины. То есть любой водитель на любом участке дороги сможет настроить наиболее комфортную для себя жесткость подвески во время движения, сохраняя безопасность и устойчивость автомобиля простым поворотом регулятора.

На сегодняшний день осваивается производство амортизаторов с автоматической регулировкой, которые будут самостоятельно настраиваться в зависимости от условий движения, и при этом сохранится возможность ручной регулировки, а также раздельной настройки передней и задней подвески. Регулируемые амортизаторы SS20 – эксклюзивное предложение от нашей компании для российских автомобилистов.

SS20 – это известный бренд, представленный в более чем 100 городах России и ближнего зарубежья. За 10 лет работы мы смогли заслужить доверие потребителей. Мы дорожим качеством нашей продукции и понимаем, что успех компании зависит от него. Поэтому работаем с полной отдачей, используя новейшие технологии при разработке, проектировании и производстве, стремясь создать комфортную, надежную, бесшумную подвеску. Мы уверены в качестве своей продукции, поэтому устанавливаем высокую гарантию до 4 лет.

Гарантия обеспечивается всеми дилерами SS20, независимо от того, где куплена продукция, сохранились ли документы о покупке (в случае утери документов и чеков гарантия осуществляется по дате маркировки на изделии).

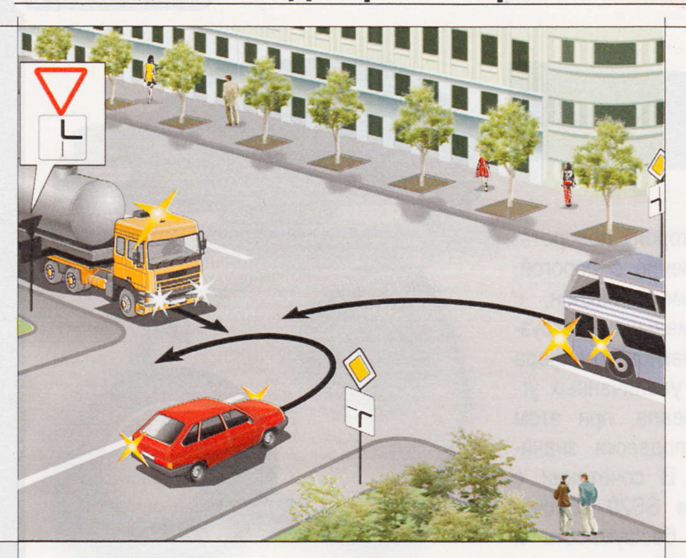
SS20 КОМФОРТ НАДЕЖНОСТЬ ТИШИНА

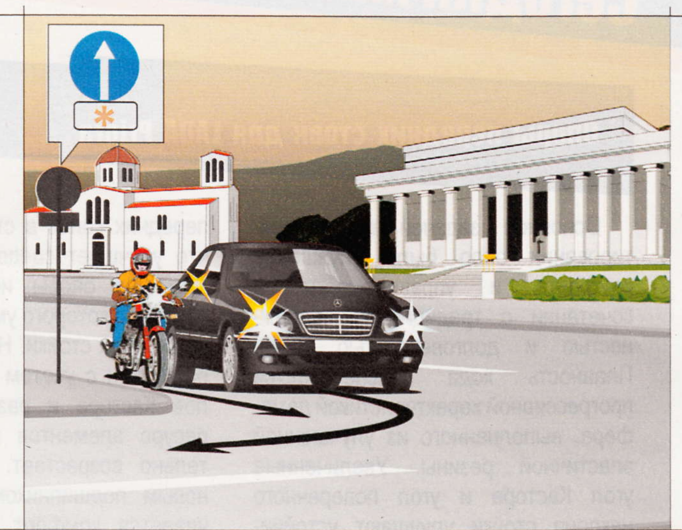
*http://www.zr.ru/archive/zr/2010/12/188.html

SS20 – ЭТО КОМФОРТ, НАДЕЖНОСТЬ, ТИШИНА НА ЛЮБЫХ ДОРОГАХ!

www.autosystem.ru

Задачи подготовлены **Дмитрием Митрошиным** и **Олегом Воеводовым** (иллюстрации).





I. Можно ли так развернуться?

1 – можно, уступив дорогу автобусу и бензовозу
2 – можно, уступив дорогу автобусу
3 – нельзя

II. Разрешен ли такой маневр водителю транспортного средства с двигателем рабочим объемом 49 см^3 и максимальной конструктивной скоростью 90 км/ч?

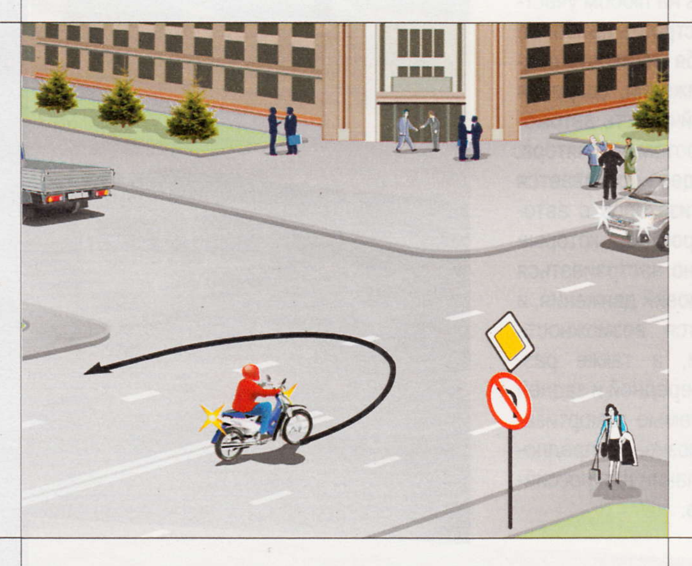
4 – да
5 – нет

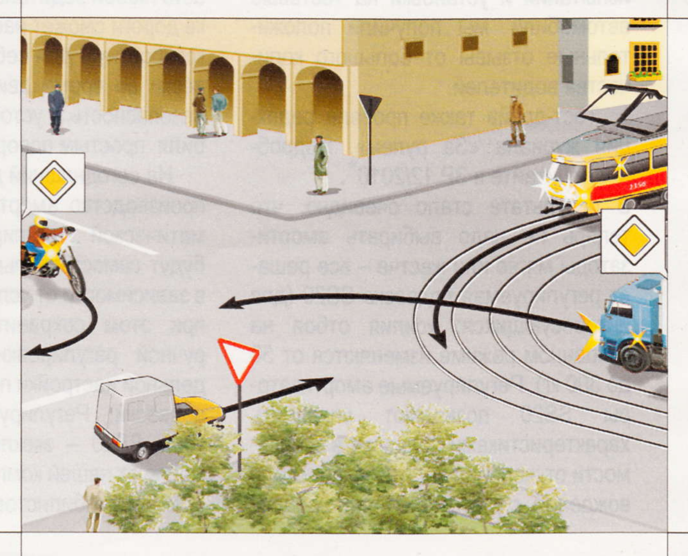
III. Нарушает ли Правила водитель автомобиля, выполняя поворот в летнее время?

6 – да
7 – да, если уступает дорогу мотоциклисту
8 – нет

IV. В какой последовательности проедут транспортные средства?

9 – мотоцикл одновременно с трамваем, грузовик, легковой автомобиль
10 – мотоцикл, грузовик, трамвай, легковой автомобиль
11 – мотоцикл, грузовик, легковой автомобиль, трамвай



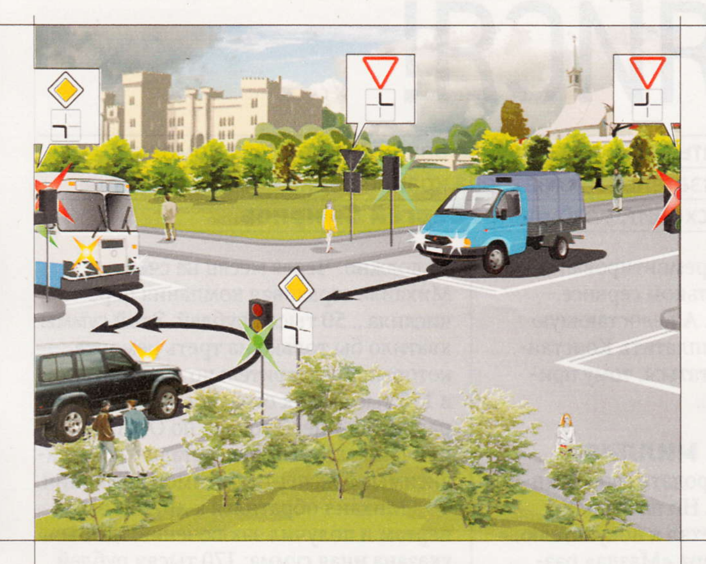


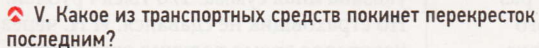
V. Поскольку данный перекресток регулируемый, установленные перед ним знаки приоритета не действуют. Водители должны ориентироваться на сигналы светофора. Первым проедет перекресток грузовик на разрешающий сигнал светофора прямо. Затем может выполнить разворот легковой автомобиль: он также движется на зеленый сигнал, но обязан уступить дорогу грузовику (пункт 13.4 Правил). И последним сможет проехать автобус: он движется в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным сигналом светофора (пункт 13.5).

VI. Независимо от цвета трости, а также от того, успевает или нет пешеход дойти до проезжей части, по которой движется транспортное средство, пункт 14.1 Правил требует от водителя пропустить пешехода.

VII. На дорогах, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», запрещаются разворот и въезд в технологические разрывы разделительной полосы (пункты 16.1 и 16.3 Правил). Это требование не распространяется на водителей транспортных средств с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета, выполняющих работы по ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств (пункт 3.5).

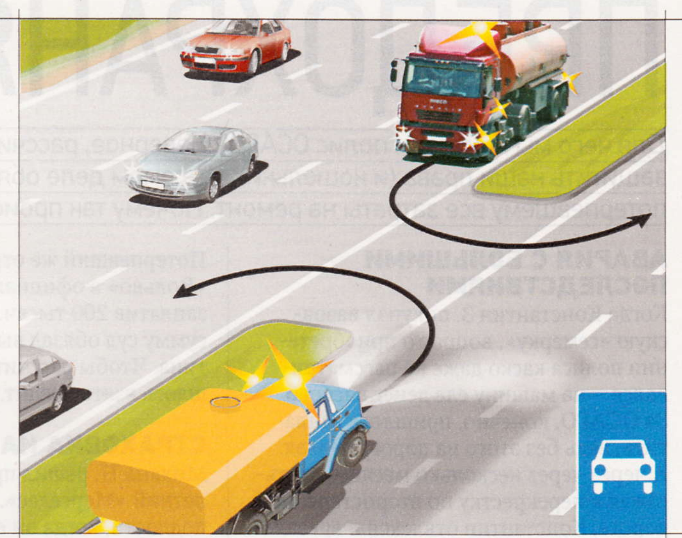
VIII. Неисправность системы выпуска отработавших газов входит в Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям). В этом случае пункт 2.3.1 Правил позволяет следовать к месту стоянки или ремонта, соблюдая необходимые меры предосторожности.





V. Какое из транспортных средств покинет перекресток последним?

12 – автобус
13 – легковой автомобиль
14 – грузовой автомобиль



VII. Кто из водителей нарушил Правила?

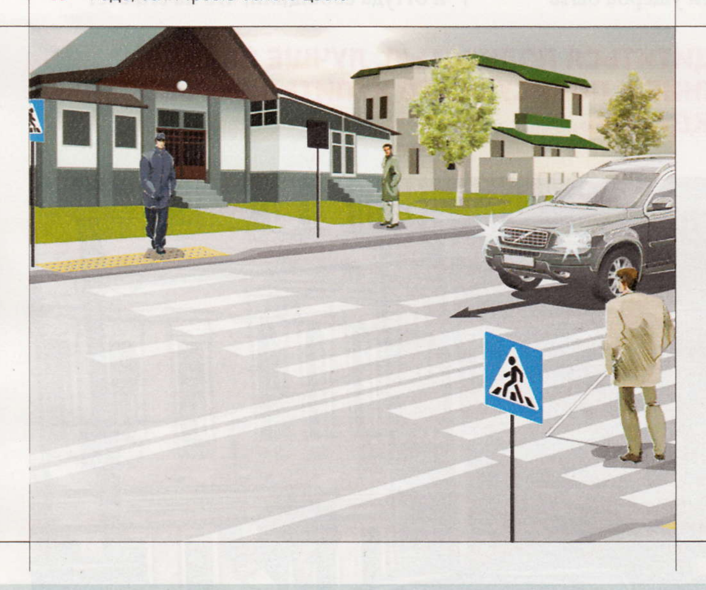
18 – никто не нарушил
19 – водитель машины, осуществляющей полив проезжей части
20 – водитель бензовоза
21 – оба нарушили

VI. Надо ли останавливаться или снижать скорость, чтобы пропустить пешехода с тростью?

15 – не надо
16 – надо
17 – надо, если трость белого цвета

VIII. Можно ли продолжать движение с прогоревшим глушителем?

22 – нельзя
23 – можно
24 – можно к месту стоянки или ремонта с соблюдением мер предосторожности





Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 2, 4, 6, 10, 12, 16, 20, 24.

I. В Правилах не прописана траектория разворота на перекрестках, следовательно, показанный маневр водителю легкового автомобиля не запрещен. При этом необходимо уступить дорогу автобусу, который приближается к перекрестку по равнозначной дороге справа (пункты 13.10 и 13.11 Правил). Водитель бензовоза, движущийся по второстепенной дороге, не имеет преимущества, несмотря на включенный проблесковый маячок желтого цвета (пункты 3.4 и 13.9).

II. По техническим характеристикам такое ТС относится к мотоциклам (см. определения терминов «мопед» и «мотоцикл» в пункте 1.2 Правил), поэтому разворачиваться на дороге, имеющей более одной полосы для движения в данном направлении, не запрещено (в отличие от мопедов). Знак 3.18.2 «Поворот налево запрещен» не запрещает разворот. При этом нужно пропустить встречный автомобиль.

III. В этой ситуации водитель легкового автомобиля обязан перед поворотом занять крайнее правое положение (пункт 8.5 Правил). Указанная комбинация знаков предписывает движение только прямо в выходные и праздничные дни (см. приложение 1 к Правилам). В остальное время поворот направо не запрещен.

IV. Мотоцикл и грузовик – на главной дороге, поэтому пользуются преимуществом перед остальными транспортными средствами (пункт 13.9 Правил). Водитель грузовика обязан уступить дорогу мотоциклисту, движущемуся со встречного направления направо (пункт 13.12 Правил). Преимущество трамвая перед легковым автомобилем продиктовано требованием пункта 13.9.

ПРЕДОХРАНЯЙСЯ!

Для чего мы покупаем полис ОСАГО? Наверное, рассчитываем, что в случае аварии эта бумага поможет защитить наши права (и кошельки). На самом деле обязательная страховка крайне редко компенсирует потерпевшему все затраты на ремонт. Почему так происходит, разбирался **Сергей Смирнов**.

АВАРИЯ С БОЛЬШИМИ ПОСЛЕДСТВИЯМИ

Когда Константин З. покупал вазовскую «семерку», вопрос о приобретении полиса каско даже не рассматривался – на машину еле денег наскреб... За ОСАГО, конечно, пришлось заплатить, ведь без этого на дорогу нельзя. А через через несколько месяцев, подъезжая к перекрестку по второстепенной дороге, Константин отвлекся и врезался в «Вольво». Обошлось без увечий, только железо пострадало. Хозяин «Вольво» сообщил о ДТП в свою страховую компанию, и через час на месте аварии появились аварийные комиссары. Они на глазок оценили повреждения примерно в 100 тысяч рублей – выплаты по ОСАГО должно хватить. Но через полгода Константин получил судебную повестку. Оказывается, мелкие, на первый взгляд, повреждения потянули на 200 тысяч. По расчету экспертов, стоимость ремонта с учетом износа составила 100 тысяч, ведь машина была неновая, – эту сумму и компенсировала страховая компания. Потерпевший же отремонтировал «Вольво» в официальном сервисе, заплатив 200 тысяч. А недостающую сумму суд обязал выплатить Константина. Чтобы рассчитаться, тому пришлось взять кредит...

СТРАХОВКА НА МИЛЛИОН

Михаил Н. решил продать свой семилетний «Мерседес». Но по закону подлости, когда он ехал к покупателю, выскочившая со двора «Мазда» разбила всю правую часть немецкого лимузина. Виновником аварии оказался молодой парень, получивший права пару месяцев назад. Дальше все как обычно: оформление ДТП, сбор справок и ожидание страховки. Хорошо еще, что у виновника оказался полис добровольной «автогражданки» на миллион рублей. Казалось, проблем с компенсацией ущерба быть не должно. Через месяц на счет Михаила страховая компания перечислила... 50 тысяч рублей. Этой суммы хватило бы только на треть ремонта, который предварительно оценили в 150 тысяч. Как оказалось, страховщик рассчитал ущерб только по ОСАГО, причем калькуляцию составляли «независимые» эксперты от самой компании.

Михаил обратился к другим экспертам и получил заключение, где была указана иная сумма: 170 тысяч рублей. Но страховщик не сдавался. И Н. через некоторое время получил очередной «транш» – 70 тысяч. То есть страховщики решили уложиться в лимит по ОСАГО – и хватит! Но ведь у виновника аварии была дополнительная страховка! Михаил решил не отступать и добиться полной выплаты. Очередное письмо в страховую компанию – и оттуда сообщили, что на его счет

ЧТОБЫ ЗАЩИТИТЬСЯ ПОЛНОСТЬЮ, ЛУЧШЕ ВСЕГО В ДОПОЛНЕНИЕ К ПОЛИСУ ОСАГО КУПИТЬ ДОБРОВОЛЬНУЮ «АВТОГРАЖДАНКУ».



перечислены оставшиеся... 5 тысяч. Как объяснили Н. страховщики, доплата сделана на основании расчетов очередных «независимых» экспертов. По их мнению, полный ремонт «Мерседеса» стоит всего 125 тысяч рублей. Правда, они заложили в свои расчеты стоимость нормочаса 600 рублей, в то время как даже на неофициальных сервисах мерседесовский нормочас оценивают не дешевле 1800 рублей.

Пришлось обращаться в суд, и там, естественно, постановили взыскать со страховой компании полную стоимость ремонта. Правда, стоило это Михаилу времени, нервов и дополнительных расходов на адвоката. И пусть справедливости он добился, но осадок, как говорится, остался.

СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ

Для чего государство заставляет нас покупать полисы ОСАГО? Чтобы, с одной стороны, защитить интересы потерпевших, а с другой – оградить виновников аварий от претензий этих самых потерпевших (люди разные бывают). Сама сумма возмещения строго лимитирована. Если в аварии не более двух пострадавших, то выплатят до 120 тысяч рублей, если пострадавших больше, то уже до 160 тысяч – на всех! Понятно, что при серьезном столкновении этих денег не хватит и расплачиваться придется своими кровными. Более того, по ОСАГО страховая компания выплатит сумму с учетом износа разбитого автомобиля.

К сожалению, наши законодатели сделали так, что полис ОСАГО стал превращаться если не в профанацию, то в ничтожное средство защиты. Судите сами: закон декларирует право потерпевшего на полное возмещение ущерба, но ограничивает выплату по ОСАГО процентом износа запасных частей. Так что, заплатив за этот полис немаленькие деньги, мы защищаем себя лишь от мелких ДТП. Для того чтобы защититься полностью, рекомендую дополнительно к полису ОСАГО купить добровольную «автогражданку». Благо она во много крат дешевле обязательной: например, расширение суммы до миллиона рублей обойдется примерно в 2 тысячи. При этом надо проследить, чтобы в правилах страхования был прописан пункт о выплате страховки без учета износа! Тогда вы сможете рассчитывать на полную защиту в пределах выбранного лимита. Еще лучше, конечно, купить дополнительно и полис каско, но он, увы, далеко не всем по карману, поскольку обойдется примерно в 10% стоимости новой машины. ЗР

ВСЕ ПРАВА ДЕЙСТВУЮТ

Являются ли наши национальные водительские удостоверения нового образца международными, выяснял Сергей Смирнов.

В марте отделы ГИБДД начали выдавать водительские удостоверения нового образца. И сразу возник ажиотаж: многие подумали, что за рубежом можно водить только с новыми правами (видимо, руководители ДОБДД недостаточно четко все объяснили). Так вот, это не соответствует действительности! Конвенцией о дорожном движении 1968 года предусмотрено, что ранее выданные национальные водительские удостоверения – «в законе» до окончания срока их действия (внутри страны). Более того, они признаются в странах, подписавших международную конвенцию. Поэтому практически по всей Европе можно ездить и со старым нашим водительским удостоверением. Получать международное удостоверение не обязательно! Другое дело, если вы собираетесь в страну, не являющуюся членом Венской конвенции 1968 года. В этом случае в дополнение к национальному удостоверению нужно получить трехгодичные международные права. Хотя на практике и в этих странах с правами старого образца проблем обычно не возникает, разве что при попытке взять автомобиль напрокат в некоторых международных компаниях.

Страны-участницы Венской конвенции 1968 года, в которых можно ездить с любыми действующими российскими национальными правами: Австрия, Багамы, Бахрейн, Белоруссия, Бельгия, Болгария, Босния, Бразилия, Великобритания, Венгрия, Венесуэла, Гайана, Гана, Германия, Герцеговина, Греция, Грузия, Дания, Заир, Зимбабве, Израиль, Индонезия, Иран, Испания, Италия, Казахстан, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Марокко, Мексика, Монако, Нигер, Норвегия, Пакистан, Польша, Португалия, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сан-Марино, Сейшелы, Сенегал, Словакия, Словения, Таджикистан, Таиланд, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Уругвай, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, ЦАР, Чехия, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор, Эстония, ЮАР, Югославия.

А в перечисленных ниже странах, помимо национального водительского удостоверения, необходимо иметь при себе и международное: Австралия, Албания, Алжир, Андорра, Аргентина, Бангладеш, Белиз, Бенин, Ботсвана, Ватикан, Гаити, Гамбия, Гватемала, Гибралтар, Гонконг, Гренада, Доминиканская Республика, Египет, Западное Самоа, Индия, Иордания, Ирландия, Исландия, Камбоджа, Канада, Кипр, Киргизия, Китай, Конго, Лаос, Лесото, Ливан, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Малайзия, Мали, Мальта, Намибия, Нидерланды, Новая Зеландия, Новая Каледония, Папуа – Новая Гвинея, Парагвай, Перу, Руанда, Сан-Люция, Свазиленд, Сент-Винсент и Гренадины, Сингапур, Сирия, США, Сьерра-Леоне, Тайвань, Танзания, Того, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Фиджи, Французская Полинезия, Ямайка, Япония. ЗР

Старые права равноценны новым и так же действительны за рубежом.



СКИТАНИЯ АВТОБУСА

Читатели неоднократно рассказывали о древних междугородних автобусах: словно призраки, носятся они по дорогам, нарушая все возможные правила. В шкуру пассажира влез **Сергей Смирнов**.

К ЮГУ!

Больше всего нареканий было на автобусы южного направления, идущие в Ростов-на-Дону и далее в республики Северного Кавказа, а также на Волгоград и Астрахань. Но так далеко я не стал забираться, ограничился маршрутом Москва – Воронеж. Пассажиропоток здесь самый большой, конкурирует множество перевозчиков. В Интернете нашел не только информацию о ежедневной отправке десятков (!) автобусов в этом направлении, но даже заказал электронный билет. На сайте было указано также место, где меня будет ждать «современный комфортабельный автобус иностранного производства», – Кожевническая улица, недалеко от Павелецкого вокзала. Реклама не обманула! Вдоль улицы выстроились шесть вполне современных машин: «Неоплан», «Скания», «Мерседес»... Правда, площадку, где они стояли, трудно назвать автовокзалом – автобусы явно загромождали неширокую улицу. Говорят, дислокация пункта отправления периодически меняется: раньше машины стояли на площади у вокзала, затем съехали на Кожевническую. А что поделаешь? Единственный официальный автовокзал столицы расположен в неудобном месте (Щелковское шоссе), перегружен, сторонних перевозчиков туда не пускают. Но спрос на перевозки огромный! Московские власти решают проблему привычно: гоняют время от времени перевозчиков с насиженных мест, и они переезжают куда-нибудь неподалеку, стараясь не растерять пассажиров. Конечно, о стихийных минивокзалах чиновникам известно, только совсем ликвидировать их не спешат. Смею предположить, что лояльность властей заложена в стоимость билетов.

«Мой» автобус «Неоплан» (пусть не новый, но чистенький) стоит первым. Водитель проверил билет, квитанцию



«Народный» автовокзал на Кожевнической улице рядом с Павелецким вокзалом.



Салон комфортабельный, однако полупустой.

об оплате и попросил... назвать номер паспорта. Сам документ его не интересовал. Однако паспорта проверяли трое полицейских – они гуляли вдоль «перрона». Правда, только у подозрительных (с их точки зрения) лиц. Я демонстративно принялся снимать служивых мобильником – они сразу стушевались, сели в машину и уехали... Видимо, проверка «соблюдения паспортного режима» именно в это время не входила в их прямые обязанности.

А вот о чем я не подумал заранее – сходить в туалет перед длинной дорогой! На импровизированной «автостанции» его, естественно, нет, ближайший – на Павелецком вокзале, до него минут пятнадцать, потом назад... Ладно, скоро тронемся, а в автобусе, если верить рекламе, есть биотуалет. Потерплю.

Тронулись строго по расписанию. Пассажиров в 50-местном салоне немного, всего полтора десятка человек. Я подергал ручку туалета – закрыто! Через час, когда автобус уже катил по Московской области, терпение мое подошло к концу. Водитель сжалился – остановился у ближайшей АЗС. По старой русской традиции на двери уборной меня встретила табличка: «Не работает»! Следуя той же традиции, я направился к лесочку...



- Остановка в пути – полчаса, времени хватит, чтобы спокойно пообедать.
- Желающие могут принять душ. Банные принадлежности продаются здесь же.
- Площадь перед вокзалом Воронежа. В отличие от Москвы, автобусы стоят здесь легально.

Соседи по салону объяснили мне, что туалеты в автобусах практически всегда законсервированы, а «плановые остановки» положены через каждые 2,5–4 часа. Такой график выдержит не каждый. Да и на остановке чаще всего ждет деревянное строение «типа сортир».

Но автобусы у нас все равно современные!

ЧТО ПОЧЕМ

Почему люди выбирают автобус? Ведь в тот же Воронеж и поезд ходит, и самолет летает...

– Мне вообще-то удобнее на поезде, – говорит студентка Елена. – Только на транзитный билетов не достать, особенно летом, а воронежский отправляется поздно вечером. На автобусе быстрее выходит.

– Именно поэтому мы и едем на автобусе! – вступает в разговор Евгений. – Они каждый час отправляются, свободные места всегда есть. Да и дешевле.

Это – главное: билеты на автобус действительно самые дешевые. От Москвы до Воронежа – 700 рублей. Плацкартный билет на поезд стоит 1200, в купе – больше 2000 рублей. Даже сидячее место обойдется дороже – в 750 рублей. При этом на дорогу уйдет 13 часов. Про самолет и говорить нечего. Так что на коротких дистанциях (примерно до 1000 км) у автобуса реальных конкурентов нет.

На южном направлении популярностью пользуются и более длинные маршруты. На стоянке поговорил с водителем автобуса Москва – Нальчик. Билет стоит 2500 рублей, в пути – сутки. Заглянул в окна автобуса – свободных мест почти нет...

ПРИЮТИТЕ ЧАСТНИКОВ!

Воронеж встретил меня дождем и невежливыми водителями: по пути в гостиницу пару раз чуть не задавили на пешеходных переходах. На следующий день отправился на железнодорожный вокзал. Нет, я не изменил «белой гончей», просто междугородние автобусы отправляются с привокзальной площади, хотя есть в городе и автовокзал. Так удобнее пассажирам и перевозчикам: они гарантированно найдут друг друга. Власти тоже не возражают. И здесь я не нашел ни одного старого автобуса-развалюхи, на площади стояли три белоснежных междугородника. У каждого женщины-зазывалы приглашали желающих отправиться в Москву. Оказалось, в городе подобными перевозками занимается несколько компаний, конкуренция между ними жесточайшая. В одном из автобусов мне даже предложили уехать со скидкой – всего за 500 рублей. Пришлось согласиться.

В кассе (в ее роли выступал микроавтобус) у меня спросили фамилию, имя и зачем-то дату рождения. Доставать паспорт не потребовалось. Никто не поинтересовался и моим багажом. Дорога домой прошла в таком же спокойном и безопасном ритме (водитель, как и вчерашний, ПДД не нарушал, ехал быстро, но в пределах Правил). Разве что сиденья в этом автобусе корейского производства стояли теснее и к концу поездки затекли ноги. Но через обещанные восемь часов я уже был в столице.

С одной стороны, впору сказать, что рейд провален: разбитых и разваливающихся автобусов на междугородних маршрутах я не увидел (соседи-пассажиры подтвердили мои наблюдения). Оказались безосновательными и слухи о лихачестве водителей, по крайней мере – на отдельно взятом маршруте. Вот с проверкой личности пассажира и багажа дела обстоят хуже. При желании на борту можно провезти любой, в том числе запрещенный, предмет. В отличие от аэропортов и вокзалов, никаких тебе проверок и досмотров.



Пусть не новые, но комфортабельные модели, похоже, навсегда заменили старые ЛАЗы и «икарусы».

Но это не единственная проблема. «Неофициальные» автовокзалы возникают не где попало, а в тех местах, где они нужны пассажирам. Людям надо ехать в Воронеж, Саратов, Дербент – и коммерсанты готовы предложить им вполне современные автобусы (проблема биотуалетов разрешима!). Из цепочки явно выпадают городские власти, которые теоретически должны организовать хотя бы временные площадки для стоянки, коль скоро в столице практически нет автовокзалов. Но в департаменте транспорта и связи правительства Москвы мне сказали, что им неизвестны (!) места стоянки междугородних автобусов, ведь официальными автовокзалами они не являются. Между тем минивокзал угнездился… в подвале жилого дома на Дубининской улице, а протесты и обращения жильцов, чей двор заполняет разношерстная толпа, остаются без ответа. Зато в планах мэрии – построить в ближайшие пять лет сразу десять (!) автовокзалов, ведь они городу «жизненно необходимы». Кто бы стал спорить! Но возвести их обещают уже много лет, а воз, то бишь междугородний автобус, по-прежнему ютится под Новоспасским мостом. Впрочем, к моменту выхода журнала он может переехать на новое место. ЗР

ВОСХОД СОЛНЦА ВРУЧНУЮ

«Солярис», солнечный мальчик российского авторынка, начинает свою жизнь в редакции ЗР. **Антон Чуйкин** три с половиной часа сопровождал наш будущий автомобиль по конвейеру завода в Санкт-Петербурге. И не просто сопровождал, а выступал в роли сборщика. Кто, как и чем делает «Солярис» – об этом фоторепортаж **Константина Якубова**.

I. СОЛДАТ «СОЛЯРИСА»

Кепка «Хёндай» не простая, а с вкладышем. Выполняет роль каски, обязательна для всех, кто работает под машинами.

Кнопка остановки конвейера. Нажмешь – получишь медаль. Точнее, благодарность коллег: значит, заметил брак или опасность. Нажмешь не по делу… Знаете, что полагается, если просто так дернуть стоп-кран?

Чехол шуруповерта. Пластиковая упаковка нужна, чтобы ненароком не поцарапать лакированные борта «солярисов».

«Шурик», он же шуруповерт. Бывает электрический, от аккумуляторов, или пневматический, от шланга со сжатым воздухом. Главное оружие оператора производственной линии.

Экран, отражающий тепло выпускной системы от кузова. Сейчас я эту броню прикручивать буду.

Пояс с карманами – удобно держать под рукой саморезы, гайки и т. п. Армейский аналог – ремень или разгрузочный жилет.



13:50 Наш кузов № 0125 встал на конвейер в 13:41. Через девять минут я окрестил его, приклеив табличку *Solaris*.



13:57 Поставили шумоизоляцию моторного отсека и жгуты проводов (предварительно разогрели в печке для пластичности).



14:27 Ну, «шурик», давай работать! А если разрядишься, у меня запасной аккумулятор наготове.

15:24 Ставим машину на ноги. Сначала колесо, потом колпак, гайковертом закручиваем гайки и затягиваем особым агрегатом.



15:43 О, вот и ключики появились! До пуска двигателя они полежат в бардачке.



16:07 Туда и в самом деле нельзя: сейчас автомобиль вознесется на лифте и переедет на третью, последнюю нитку конвейера.



II. НОВОБРАНЕЦ НА КОНВЕЙЕРЕ

Часы лучше снять или в крайнем случае закрыть напульсником. Я снял – обидно было бы оставить след на собственном авто!

Джига – так на конвейерном сленге называют приспособление. Одной джигой на данной операции подпирают крышку багажника, другой заводят в пазы ее торсионы.

Обозначение станции, то есть части конвейера. Всего их 123 (каждая – это примерно 5 минут и 4-5 операций).

Мой наставник Андрей Перепелов. Знает все операции на своем участке, контролирует их выполнение.

Спецодежда выдается бесплатно каждому сборщику. Все молнии и застежки закрыты тканевыми клапанами, чтобы не повредить кузов машины.

Автомобиль, который попадет в редакцию ЗР на длительный тест. У него уже есть проводка и детали интерьера (частично) и скоро не будет дверей. Их снимают, чтобы не мешали, и возвращают на место уже с начинкой и обивкой ближе к концу конвейера.

III. ОПЕРАЦИЯ «СВАДЬБА»



16:35 Заправляю 8 л бензина (дозировка автоматическая, увы) и 1,5 л омывающей жидкости, ставлю пробку и крышку блока предохранителей.

16:41 Этой операции поначалу не было в моем плане работы. Но я уговорил заводское начальство: пусть руль поставит «За рулем». Главное – попасть по метке и не забыть вывести наружу провода подушки.

17:04 Ура!!! Сгоняю наш «Солярис» с конвейера. Это 253-й автомобиль, собранный сегодня, и первый, произведенный при непосредственном участии «За рулем».

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Завод «Хёндай Мотор Мануфактуринг Рус» (ХММР)

- 3 нитки конвейера разделены на 123 станции. Общая длина – более 600 м.
- 113 секунд – столько проводит автомобиль на одной станции при нынешнем темпе первой нитки конвейера.
- 20% – доля женщин среди работников ХММР.
- 1540 человек на нынешнем этапе работают в две смены. При выходе на полную мощность их число вырастет до 2500 (три смены).
- 32 автомобиля в час, примерно 250 за смену и около 150 000 в год – нынешний темп работы ХММР.
- 27 лет – средний возраст работника завода.
- 500 000 000 долларов составили инвестиции «Хёндай» в российское предприятие.
- 45% – таков сегодня уровень локализации «Соляриса» (расчет по цене).
- 11 поставщиков привел в Россию концерн «Хёндай», что обеспечит 2800 новых рабочих мест.

СТАРЬЕ БЕРЕМ – ПОСПЕШИТЕ!

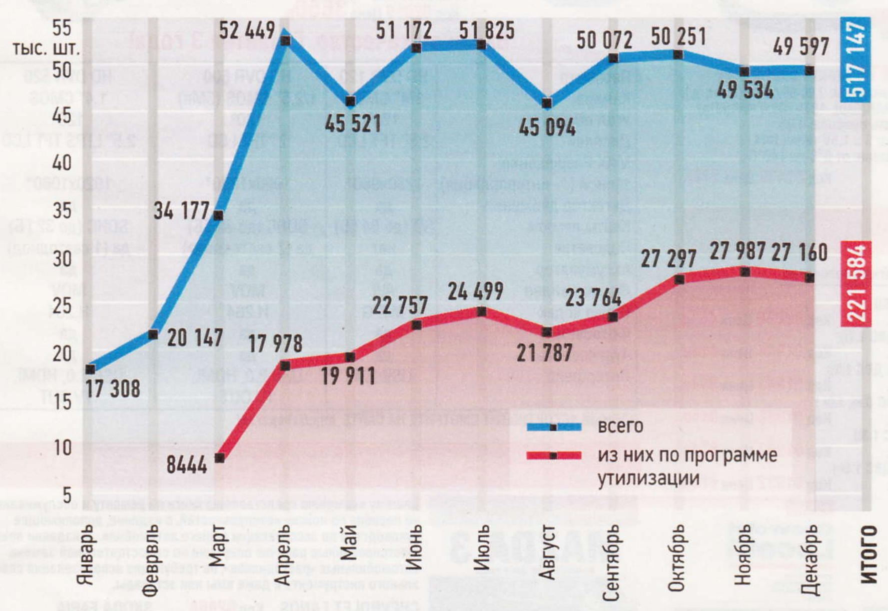
В этом номере мы собирались подвести итоги экспериментальной госпрограммы утилизации автомобилей, которая должна была завершиться в марте. И тут глава правительства объявил, что она будет продолжена – до конца года. Игорь Моржаретто знакомит с промежуточными результатами самой удачной меры поддержки российского авторынка.

ИСТОРИЯ БЕЗ КОНЦА

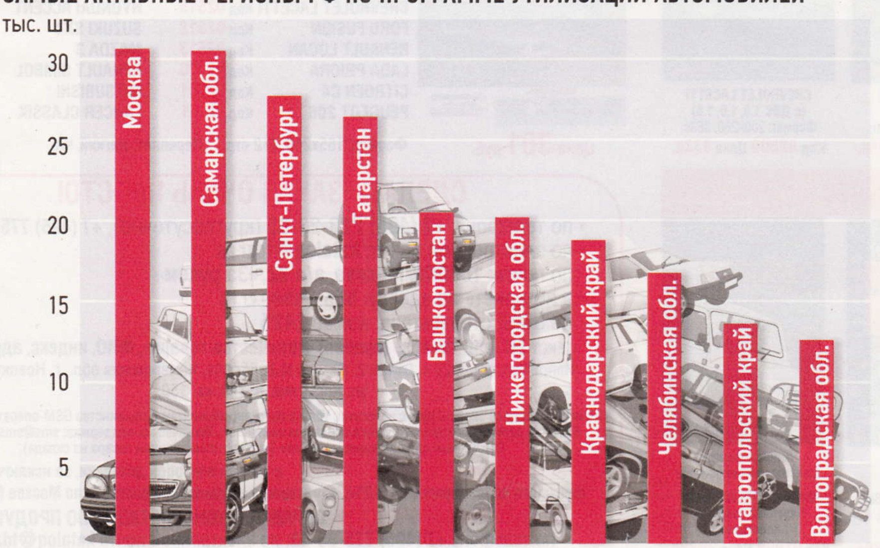
О необходимости некой государственной программы, которая предоставляла бы серьезную скидку при покупке нового автомобиля взамен сданного в металлолом старья, заговорили чиновники Минприроды еще в начале 2009 года. Тогда дальше благих намерений дело не пошло. Однако в мире да и в стране разбушевался экономический кризис. Меры пришлось принимать чрезвычайные – глава правительства В. Путин распорядился запустить программу утилизации (назовем ее для краткости ПУ) аж в праздничный день, 8 марта 2010 года. На нее было выделено 11 млрд. рублей. Эффект оживления рынка сказался уже в апреле, а к августу прошлого года выделенные деньги подошли к концу – досрочно (планировалось, что их хватит до конца года). Тогда премьер-министр подписал еще одно постановление – о выделении 10 млрд. рублей на второй этап программы. В конце года стало понятно: рынок ожил. По итогам 2010-го было продано свыше 1,7 млн. новых легковых автомобилей. Но правительство, видимо, решило подстраховаться и вновь продлило действие ПУ, добавив на нее очередные 5 млрд. рублей. Тут уже и высокие чиновники успокоились: объявили, что дальше рынок будет развиваться самостоятельно. «Плавный выход из мер господдержки российского авторынка – главный вызов, на который нам придется ответить в этом году», – говорил в начале февраля глава департамента автомобильной промышленности Минпромторга Алексей Рахманов.

Но в марте премьер-министр В. Путин неожиданно заявил, что считает возможным продлить действие программы до конца нынешнего года – и распорядился добавить на нее еще 5 млрд. рублей. Говорят, к такому решению его подтолкнул глава Удмуртии А. Волков, сумев доказать, что оно поможет стать на ноги заводу «ИжАвто». Так это или нет, уже не важно. Главное – ПУ, на которую государство ассигновало свыше 30 млрд. рублей, реально помогла выжить в трудное время нашим производителям и поспособствовала восстановлению российского авторынка.

ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ «ЛАДА» в 2010 году
(с учетом проданных по программе утилизации, данные АВТОВАЗа)



САМЫЕ АКТИВНЫЕ РЕГИОНЫ РФ ПО ПРОГРАММЕ УТИЛИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ



КТО ВЫИГРАЛ

Сегодня в списке автомобилей отечественной сборки, доступных в рамках ПУ, почти сотня моделей двадцати марок. Понятно, основной спрос пришелся на «лады» – 60% всех проданных по этой программе машин. АВТОВАЗ стал, как сейчас модно выражаться, ее главным бенефициаром, то есть выгодоприобретателем. Очень показательны данные за прошлый год. У АВТОВАЗа продажи на внутреннем рынке выросли почти на 48% (до 517 147 машин); в обмен на старье завод поставил 221 584 автомобиля (44% общего числа). А «классика» (ВАЗ-2105/2107), которую собирались снять с производства еще в 2009 году, по итогам 2010-го оказалась самой популярной в стране: ее продажи выросли в два с лишним раза – до 136 тыс. машин. Заметно поднялись и другие традиционные производители. «Группа ГАЗ» сообщает, что в 2010 году по программе реализовано

4110 легких коммерческих автомобилей (6,7% всех продаж) и 2601 машина модели «Сайбер» (каждая вторая!). Всего же ГАЗ за год продал 8064 «программных» автомобиля.

«Соллерс» за год действия ПУ продал 10 тыс. автомобилей дополнительно (11% всех продаж). Больше других выиграл УАЗ: плюс 5,5 тыс. вседорожников.

Кстати, сегодня еще одним крупнейшим бенефициаром ПУ стал упомянутый выше «ИжАвто». За первый квартал этого года в Ижевске собрали 6,1 тыс. автомобилей ВАЗ-2104, -2107 и фургонов Иж-27175; львиная доля этих машин нашла своих покупателей именно благодаря ПУ.

Среди иностранных компаний лидер по объему «программных» продаж – компания «Рено»: с момента запуска ПУ по 8 марта 2011 года на ее долю пришлось 35 938 сертификатов. С ними «Рено» в общей статистике программы занимает около 6%. У остальных «иностранцев» доля новых машин, купленных по ПУ, не превышает в лучшем случае 2%.

Всего же за год обладателями новых автомобилей взамен сданного старья стали полмиллиона россиян. И это, конечно, главное достижение. А еще на наших дорогах (во дворах, на обочинах дорог) убавилось полмиллиона древних колымаг.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

Программа в нынешнем ее виде будет работать, видимо, до конца 2011 года – во всяком случае, пока не закончатся выделенные правительством 100 тыс. сертификатов на 5 млрд. рублей. Еще порядка 40 тыс. сертификатов оказались по разным причинам испорченными или невостребованными; найдутся, без сомнения, владельцы и для них. Заместитель главы Минпромторга Андрей Дементьев уверен, что «авторынок России уже давно возобновил свой рост после кризиса» и «мы не получим того отката, который получили наши коллеги в Германии и ряде евростран».

Вообще же, Россия дольше других нянчится со своими автопроизводителями: в других странах подобное стимулирование спроса действовало недолго и уже повсеместно прекратилось. К примеру, в США акция Cash for Clunkers продлилась всего два месяца (июль-август 2009 года). Правда, потратили на нее больше, чем у нас, – почти 3 млрд. долларов. В Германии за год действия подобной программы расходы госбюджета составили 1,5 млрд. евро. Последним действие своей ПУ прекратил Китай – в декабре прошлого года; в Европе они завершились в конце 2009-го – начале 2010 года.

А ТЕПЕРЬ – АВТОБУС!

Но в России утилизацию автохлама намерены продолжить и в будущем году. Теперь возьмутся за грузовой транспорт и автобусы. Для этого Минпромторг запросил у правительства по 3,5 млрд. рублей ежегодно в течение «трехлетки» обновления автобусного парка и еще 7,4 млрд. на утилизацию грузовиков. По предварительным данным, получить сертификат смогут владельцы машин старше 15 лет; за каждый грузовик дадут от 100 тыс. до 270 тыс. рублей в виде скидки на приобретение нового.

В какой-то форме, возможно, продлится и ПУ для легковушек. Как рассказал А. Рахманов, директор «автомобильного» департамента

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПО ПРОГРАММЕ УТИЛИЗАЦИИ (ПУ)
(март 2010-го – апрель 2011 года)*

	Марка/модель	Продано всего	Продано по ПУ	Доля продаж по ПУ в общем итоге, %	Доля марки в продажах по ПУ, %
1	«Лада»	557 348	300 940	54,0	62,6
2	«Рено»	105 120	26 881	25,6**	5,6
3	«Соллерс»	87 440	10 898	12,5	2,3
	в т. ч. УАЗ	51 450	5222	10,1	1,1
4	«Форд» («Фокус», «Мондео»)	88 927	9407	10,6	2,0
5	«Фольксваген» (включая марку «Шкода»)	113 642	9078	8,0	1,9
6	ГАЗ	66 314	8076	11,7	1,7
7	«Шевроле-Нива»	34 473	5155	13,8	1,1
8	«Пежо-308»	18 220	3974	21,8	0,8
9	«Шевроле»	84 653	2011	2,4	0,4
10	ТагАЗ (включая «Хёндай-Акцент»)	82 805	1835	2,2	0,4
11	«Ситроен-С4»	5280	692	13,1	0,3
12	«Ниссан»	90 363	255	0,3	0,1
13	«Опель»	44 462	229	–	–
14	Иж-27175	1047	294	28,1	0,1
	Итого	1 386 094	481 111	34,7	

*Данные производителей, АЕБ, Минпромторга и журнала «За рулем».
**В 2010 году по ПУ было продано 32,5% всех автомобилей модели «Логан» и 36,8% – «Сандеро». В 2011 году показатели составляют по моделям 6–12%.

Минпромторга, его ведомство подготовило концепцию новой программы, Она, по его словам, обеспечит 8-процентное обновление парка автомобилей ежегодно. Правда, бремя оплаты самого процесса утилизации, по-видимому, переложат на плечи последнего владельца машины (он и сейчас «отстегивает» на это 3 тыс. рублей из 50-тысячного бонуса). Но, может, новая программа даст толчок к созданию эффективных предприятий по утилизации автохлама? Давно пора... ЗР

ПРИГОВОР №24

Эксперты Всемирного банка подготовили доклад о состоянии и перспективах экономики России. В этот раз большой раздел был посвящен дорогам. С точкой зрения иностранцев ознакомился Игорь Моржаретто.



Группа экономистов и аналитиков под руководством главного специалиста по России Всемирного банка (ВБ) Желько Богетича подготовила многостраничный документ, который я прочитал с большим любопытством. Нам предрекают в нынешнем году рост ВВП на 4,4% – неплохо. Но авторы призывают не обольщаться: высокие мировые цены на нефть – это не навсегда, поэтому необходимы реформы. Основные направления хорошо известны: сокращение государственного сектора, улучшение делового и инвестиционного климата, развитие малых и средних предприятий... Тут все понятно даже без высшего экономического образования. Но свой анализ финансовых проблем (а это, согласитесь, прямая обязанность работников любого банка) в этот раз авторы доклада решили дополнить обзором состояния дорожной инфраструктуры России, обозначить основные ее болячки и даже прописать рецепты для оздоровления. А это уже интересно, ведь мы всегда высоко ценили советы иностранцев и не любили «пророков в своем отечестве».

ДОРОГО И ГНИЛО

Для начала авторы приводят убийственную цифру: доля государственных расходов на дорожное хозяйство в ВВП России сократилась с 2,8% в 2000 году до 1,5% в 2009-м. Для сравнения: последние 20 лет Китай ежегодно расходовал на дорожное хозяйство около 3,5% ВВП, что позволило значительно повысить качество, увеличить протяженность дорожной сети и тем самым поддержать экономический бум. А у нас?

Иностранцы подписали приговор российской дорожной системе. «Из 50 тыс. км федеральных автомобильных дорог нормативным требованиям соответствуют менее трети, состояние которых можно считать удовлетворительным... Более 50% федеральной дорожной сети не удовлетворяет нормативным требованиям по ровности и прочности дорожного покрытия». И это лучшие дороги страны! О том, как выглядят региональные и муниципальные трассы, лучше промолчать. Разрушение покрытия происходит, по мнению экспертов, в первую очередь из-за отсутствия надлежащего ухода; к тому же новые трассы проектируют по старым нормам. Как показали расчеты аналитиков, из-за хронически недовыполненных работ по содержанию дорог расходы на перевозку грузов возрастают в три раза (с учетом потерь топлива, времени и износа автомобилей), «что напрямую влияет на цену товаров и расходы потребителей». О каком «инвестиционном буме» в таких условиях можно говорить?

И еще специалисты Всемирного банка назвали российские трассы самыми дорогими. Это связано с «отсутствием конкуренции в дорожной индустрии, утечкой средств и коррупцией». Для сравнения в докладе ВБ приводятся данные о стоимости содержания дорог в Финляндии, где климатические условия примерно такие же, как в России. Там в 2007 году на 1 км дороги потратили всего 9,5 тыс. долл., а это в три – пять раз меньше российских показателей.

ФИНЛЯНДИЯ НАМ НЕ УКАЗ

Понятно, что есть в дорожной отрасли и коррупция, и факты воровства, и система откатов... Но почему такое огромное расхождение в цифрах с той же Финляндией? Попытка разобраться привела к любопытным результатам. По словам сотрудников московского представительства ВБ, данные они брали из открытых источников; результаты исследования с самими дорожниками не обсуждали (напомню, авторы – финансисты). Поэтому, как уверяет глава Федерального дорожного агентства Анатолий Чабунин, сравнение некорректно. Данные Финляндии взяты средние по всей дорожной сети (включая федеральные, региональные, сельские дороги, а также паромные переправы), а российские – только по федеральным трассам, самым дорогим в содержании. Если же брать все дороги, то тогда средняя цена их содержания упадет до 9–10 тыс. долл. за 1 км. Правда, в этом списке будет учтена и дорога к безвестной деревеньке, которую смывает каждый год, а не ремонтировали ни разу. И вообще, дорожная отрасль России финансируется в среднем менее чем на 50% того объема, что требуется по нормативам.

МАЛО ПЛАТИМ?

Чтобы усовершенствовать нашу дорожную сеть, аналитики Всемирного банка предлагают увеличить финансирование. Отличная идея! Только за счет чего? Во-первых, надо резко повысить налоги и акцизы с ГСМ. Во-вторых, значительно поднять сборы за выдачу номерных знаков и регистрацию. Того, что собирают сейчас, по мнению аналитиков ВБ, чрезвычайно мало. И в-третьих, серьезно увеличить количество платных дорог. Но при этом специалисты ВБ не говорят, каким образом резко повысить доходы россиян, хотя и предлагают за счет народа решить программу, с которой не справляется государство.

С одним из выводов иностранцев я соглашусь, причем готов проголосовать за него двумя руками. Они считают, что в России следует кардинально поменять правила проведения дорожных тендеров, отказаться от системы, когда побеждает тот, кто предложил самую низкую цену. И сделать их абсолютно прозрачными! А также перейти на контракты так называемого «жизненного цикла» – когда компания берется не только построить дорогу, но и содержать ее 20–25 лет.

ЗАМЕТКИ НА ПОЛЯХ

Между прочим, нынешний доклад ВБ, посвященный российской экономике, – уже 24-й по счету. Но тема дорог возникает в них нечасто – примерно раз в десять лет. В прошлый раз эксперты тоже нашли наши дороги плохими, однако в качестве реального шага для их улучшения порекомендовали ликвидировать систему дорожных фондов. Мол, они со своей задачей не справляются, система расходования средств непрозрачная. Тогда правительство М. Касьянова к советам иностранцев прислушалось – и что мы получили? Ответ – см. выше. ЗР



ПЛАН Б

«Группа ГАЗ» запустила в производство двухтопливную «Газель-Бизнес», готовую работать на бензине и пропане. В новой машине на газ давил **Максим Приходько**.
Фото **Константина Якубова** и **Михаила Сорокина**.

До недавнего времени самой востребованной формой сближения «Газели» с бизнесом был самодеятельный перевод машины на газовое топливо. Цены на такую услугу достигали 30 тысяч рублей. Теперь с этим покончено. Стремясь укрепить позиции семейства «Газель-Бизнес» на отечественном рынке, завод начал выпускать авто, потребляющие как бензин, так и пропан. Такая модификация всего на 26 тысяч дороже бензиновой версии – при сохранении общей гарантии на машину. Учитывая, что Минтранс выступил с предложением снизить тарифы ОСАГО для газобаллонных автомобилей на 15%, версия становится еще более привлекательной.

Перевод «Газели» на пропан – это не только существенное увеличение в целом ресурса бензинового мотора (газ поступает в двигатель в паровой фазе, поэтому не смывает масляную пленку со стенок цилиндров, что продлевает срок службы двигателя; дольше живут и свечи зажигания). Главное – возрастает суммарный пробег двухтопливного авто: на 400 км, что очень неплохо. Вдобавок пропан дешевле бензина А92 примерно на 50%. Вот он, пресловутый резервный «план Б»,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ГАЗ-330250-288

Размеры: длина×ширина×высота, мм	5480×2380*×2120**
Колесная формула	4×2
Масса полная, кг	3500
Общее число мест	3
Топливо	А92–95/пропан
Запас топлива: бензин/газ, л	70/100
Расчетный расход бензина, л/100 км	15
Расчетный расход газа, л/100 км	12,5
Минимальный радиус поворота, м	5,5
Экологический класс	Евро-3
Дорожный просвет, мм	170
Грузоподъемность, кг	1460

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 2890 см^3, 78 кВт/107 л.с. при 4000 об/мин; мощность двигателя при работе на ГСН*** – 73 кВт/99 л.с. при 4000 об/мин. Поставщик газового оборудования – OMVL (Италия).

ТРАНСМИССИЯ: задний привод; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимая рессорная/рессорная с амортизаторами; рулевое управление – типа «винт-шариковая гайка» со встроенным гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные, шины – 185/75R16.

ЦЕНА: 505 600 руб.

*Ширина по зеркалам. **Высота по кабине.
***Газ сжиженный нефтяной.

которым располагают все приличные стратеги. Президент «Группы ГАЗ» Бо Андерсон не исключение.

На машине применяют газовую систему впрыска (ГСВ) четвертого поколения итальянской компании OMVL. Выбор поставщика ГБО не случаен – продукцию этой фирмы используют на сборочных конвейерах «Ситроена», «Пежо», «Фольксвагена» и многих других. Основа газовой составляющей – дополнительный контроллер, управляющий двигателем при работе на пропане. Помимо этого, он блокирует работу бензиновых форсунок и, базируясь на сигналах, поступающих к ним от основного контроллера, управляет газовыми клапанами. На стоянке или во время работы на бензине подачу газа, в свою очередь, перекрывает электромагнитный клапан, врезанный между баллоном и редуктором-испарителем.

Из видимых снаружи следов газификации – столитровый красный бак с надписью «Пропан». Кстати, именно из-за него двухтопливные «газели» доступны пока как грузовик и фургон: на них разместить бак для газа проще и технологичнее. Двигатель переводят с бензина на газ переключателем вида топлива (расположен он на панели приборов неудачно, но об этом чуть позже). Одно нажатие кнопки – мотор работает на бензине, второе – переходит на газ.

Теперь о ездовых ощущениях. На тест мне достался промтоварный фургон без колпака на крыше кабины, который некоторые остряки до сих пор называют аэродинамическим. Подстроил сиденье, завел двигатель и принялся искать газовый переключатель. Когда стоишь, найти его не проблема, но на ходу маленький пластиковый квадратик никак не попадался. Дело в том, что он находится практически в слепой зоне, хотя и под правой рукой. Переключатель маленький, но благодаря светодиодной индикации способен сообщать водителю, сколько газа осталось в запасе. Вот ее с места водителя и не видно! Выход один: возложить контроль за уровнем газа на напарника. В крайнем случае – проверять остаток во время остановок. Просто удивительно, почему на огромной приборной панели «Газели-Бизнес» не нашли более подходящего уголка.

Что до общего восприятия, езда на газированной «Газели» практически не отличается от управления аналогичной машиной с традиционным топливом. Разве что разгонная динамика, если таковой вообще обладают грузовики категории B, еще скромнее, чем при езде на бензине. Впрочем, этот показатель для рабочей лошадки не первостепенный. Главное – сэкономить на топливе. А газовые заправки, кстати, встречаются чуть ли не чаще, чем бензин на обыкновенных АЗС. **ЗР**



Дмитрий ЧАХУТИН, Екатеринбург, частный предприниматель:

– Приобрел двухтопливную «Газель» в декабре 2010 года. До этого у меня тоже был грузовик из Нижнего, который я сам перевел на газ. Однако, чтобы установить аппаратуру, надо было регистрировать изменения в конструкции, а это муторно, во всяком случае – в нашем регионе. Да и денег стоит. На новой машине пробег сейчас всего 10 000 км, пока меня все устраивает. В начале этого года прошел первое ТО: все показатели в норме. Расход газа на трассе примерно 20 л на сотню. На машине вожу пластиковые окна, полной заправки пропана хватает на 410 км. Бензин при этом почти не расходую – только чтобы завести «Газель». Несколько раз ездил из Екатеринбурга в Оренбург и обратно – на круг примерно 1800 км. Заправки пропановые на трассе встречаются часто. Цена газа колеблется от 10 до 12 рублей. На топливо я потратил всего 3600 рублей! Сами понимаете, выгода очевидна. Что касается городской эксплуатации, тут расход побольше, где-то 22–24 л. Много раз слышал, что на газе машина тянет хуже, чем на бензине. Я с полной загрузкой по уральским перевалам неоднократно ездил. Так вот, на некоторые из них на четвертой, а то и пятой передаче спокойно влезаю. Есть и минусы, хотя и не столь существенные. Скажем, краска с газового баллона уже слезла! Обидно, все-таки это не просто «Газель», а «Газель-Бизнес». Правда, дилер обещал перекрасить баллон по гарантии. А еще я закрепил бы крышку газовой заправочной горловины на цепочке: в запарке ее легко забыть на колонке.

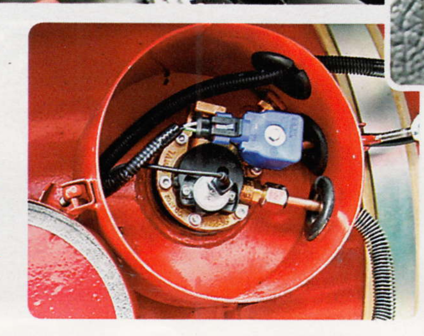
СПРАВКА ЗР:

Являясь крупнейшей нефте- и газодобывающей страной, Россия располагает достаточной ресурсно-сырьевой базой для расширения производства сжиженных углеводородных газов. Запасы попутного нефтяного газа в российских нефтяных месторождениях составляют, по имеющимся оценкам, порядка 1,5 трлн. м³.



Блок электромагнитных клапанов и топливную газовую рампу со шлангами и штуцерами устанавливают на моторном заводе в Ульяновске. Окончательная сборка всей газовой аппаратуры проходит в Нижнем.

Салонный переключатель «газ-бензин» с индикацией уровня газа в баллоне расположен примерно на уровне замка зажигания. Искать его в движении очень неудобно.



Внутри защитного кожуха, расположенного на баллоне для хранения газа, – мультиклапан. Он позволяет заполнять баллон сжиженным газом, подавать его через магистраль к редуктору-испарителю и перекрывать выход газа из баллона в случае повреждения газовой магистрали.

Своя колея

Достойно выглядеть на скоростном шоссе и не спасовать перед раскисшей грунтовкой – в гамме коммерческих автомобилей «Мерседес-Бенц» достаточно машин, способных удовлетворить эти пожелания. На роскошных вэнах и полноприводных рабочих лошадках ездил Максим Гомянин. Фото автора.

Обходя «Мерседес-Бенц Виано», не спеша осматриваю его черный кузов. С машиной предстоит прожить целый день, колеся по скоростным автострадам близ Турина. А затем она доставит меня в карьер, где ждет полноприводное семейство коммерческих машин с трехлучевой звездой на решетке радиатора. Кажется, все в этом вэне знакомо, но нет – отличий от того автомобиля, который довелось испытать в Москве (ЗР, 2011, № 2), от опытных глаз не скрыть. Появились 19-дюймовые легкосплавные колеса с шинами 45-процентного профиля. Щеголять в такой обуви – привилегия спортивных машин! Впрочем, всё к месту – инженеры настроили подвеску для более азартного управления. Хром поблескивает на корпусах зеркал заднего вида, изящными ниточками украшает бамперы.

Выглядит стильно, но как все это выдержит «соляные ванны» российских дорог? Двигатель оставили прежний: 3,5-литровый бензиновый V6, выдающий 258 л.с.

Изменения, больше смахивающие на элегантный заводской тюнинг, понадобились, чтобы выделить автомобиль среди всех мерседесовских вэнов. Так родился «Мерседес-Бенц Виано» с довеском *Avantgarde Edition 125* в названии, созданный в честь 125-летия изобретения автомобиля.

У машины особенные повадки – она мгновенно реагирует на поворот руля. Управляемость чисто легковая.



«Мерседес-Бенц Вито 4×4»

Полноприводный малотоннажник предлагают с четырехцилиндровыми дизельными агрегатами мощностью 136 л.с. (310 Н·м) и 163 л.с. (360 Н·м). Коробки передач только автоматические. Как и на «Виано», система полного привода «Вито» построена на базе электронной системы управления тяговым усилием 4ETS. Она хорошо зарекомендовала себя на моделях ML-класса.

Чтобы автомобиль более уверенно чувствовал себя на разбитой колее, дорожный просвет увеличили. Теперь спереди он равен 150 мм, а сзади 210 мм. Угол переднего свеса машины составляет 20º, а сзади 28º. Это против 14º и 22º соответственно у заднеприводного варианта.



Этот «Виано» может выполнять не только бизнес-задачи, но и работать личным автомобилем. При этом в потоке вас вряд ли кто-то подрежет или назовет тихоходом.

Правда, к такому мощному двигателю хотелось бы чуть более расторопный автомат.

Туда, где асфальт кончается, загонять эксклюзивный вэн жалко. Да и задний привод просит твердую опору. Для прокладывания своей колеи на сельских дорогах нужен утилитарный «Виано» со всеми ведущими. Я пересел в него, чтобы преодолеть размытую талым снегом горную грунтовку. Здесь постоянный полный привод 4Matic, построенный на базе электронной системы управления тяговым усилием 4ETS. Электроника просыпается, когда одно или несколько колес начинают проскальзывать. Буксующие тормозятся, а момент на колесах, цепко держащих дорогу, пропорционально увеличивается.

На асфальте разницу между полно- и заднеприводным вариантами ощутить трудно. Система распределяет тяговое усилие между передней и задней осями в соотношении 35:65. К тому же у водителя нет кнопки, позволяющей превратить такой «Виано» в моноприводный.



«Спринтер» с удлиненной кабиной и бортовой платформой. Полезная площадь последней зависит от варианта исполнения: от 5,5 до 7,7 м².

Электронная система 4ETS на «Виано» с шильдиком *4MATIC* заменяет до трех механических блокировок дифференциала. Такую машину продают только с автоматической трансмиссией.



«Мерседес-Бенц Варио 4×4»

Рама, мосты, усиленные параболические рессоры и наддувные четырехцилиндровые дизели (мощностью 129 л.с. (500 Н·м), 156 л.с. (610 Н·м) и 177 л.с. (675 Н·м), предназначенные для грузовиков, – вот чем автомобиль заслужил репутацию неубиваемого. Машину выпускают в 60 вариантах исполнения, полной массой от 7,5 до 8,2 т. При этом допустимая нагрузка на шасси – от 3950 до 4650 кг соответственно.
В базовой комплектации две блокировки дифференциалов – межосевая и задняя межколесная. Их включают тумблером на приборной панели. Есть и отключаемая ABS. Зачем это нужно? Затем, чтобы при сильном торможении заблокированные колеса нарыли перед собой снег или грунт, сократив тем самым тормозной путь.

Подъем оказался непростым. На разбитой дороге несколько раз ощутимо приложился защитой двигателя. Работает система стабилизации (она интегрирована с ABS, противобуксовочной системой ASR и другими), машина каждый раз находит точки опоры и не буксует. Остается только дозированно работать газом. Выбрался довольно легко, но все же это вэн, а не вседорожник, – на пашню ему соваться не стоит. Такой «Виано» будет хорош на горных серпантинах и в мегаполисах, где коммунальщики всякий раз опаздывают со встречей зимы. **ЗР**

«Мерседес-Бенц Спринтер 4×4»

Многоликий автомобиль выпускают в трех версиях различной длины и высоты, а также в двух вариантах полной массы – 3,5 и 5 т. Есть выбор дизельных моторов: начиная со 129-сильного четырехцилиндрового агрегата и заканчивая шестицилиндровым V6 в 190 л.с. (440 Н·м). Всего – 80 различных исполнений. В отличие от «Вито», в «Спринтере» подключить полный привод можно нажатием кнопки на торпедо во время остановки с работающим двигателем или на скорости до 10 км/ч. Система интегрирована с ESP и противобуксовочной ASR. Дополнительно можно заказать понижающий редуктор Low Range. При его подключении передаточное отношение увеличивается на 1,42. Таким образом, при езде по бездорожью водитель сбережет сцепление.



ВЛАСТЬ ОГНЯ

Различные модели «Хино» давно завоевали авторитет у перевозчиков к востоку от Урала и все чаще встречаются на дорогах европейской части страны. Перспективы экспансии на запад попытался оценить **Андрей Сидоров**. Фото **Константина Якубова**.



Компания «Хино» ведет свою историю с 1910 года, только называлась она в ту пору Tokyo Gas Industry. Первая машина была построена в 1917 году. Собственное же имя («Огонь», если перевести с японского) фирма получила в 1942-м, а в 1966-м вошла в альянс с корпорацией «Тойота мотор», чья доля с 2001 года превышает половину.

Сегодня поговорим о среднетоннажном грузовике «Хино-51226». Пятерка в индексе – принадлежность к пятисотой серии, 12 – разрешенная масса шасси в тоннах, 26 – мощность мотора в десятках лошадиных сил.

Без малого 22 «лошади» на тонну полностью груженной машины обеспечивают завидную для этого класса динамику. (Для сравнения: карьерные исполины и вовсе довольствуются 5–7 силами на тонну.) Еще один бонус от производителя: максимальная скорость грузовика – 139 км/ч. Понятно, что Правила устанавливают куда меньший лимит, но без запаса тоже нельзя!

Рядная «шестерка» мощностью 260 сил и моментом почти 80 кгс·м – максимум в серии двигателей J08E-TL (Евро-3). Варианты настройки на 210, 215 и 240 л.с. в Россию не поставляют. Разумеется, Common Rail, турбонаддув, интеркулер и управляющая электроника идут в комплекте. Относительно невысокая степень форсировки мотора при объеме 7684 см³ предполагает невысокие нагрузки на детали двигателя и, следовательно, большой ресурс. Особенности конструкции – четыре клапана на цилиндр и распредвал в головке блока с приводом от шестерен в задней части двигателя. От них же получают вращение

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Hino 51226 GD8JLSA

Размеры шасси: длина×ширина×высота, мм	8240×2355×2480 (8740×2355×2480)*
Колесная база, мм	4850 (5150)
Разрешенная масса, кг	12 000
Грузоподъемность шасси, кг	8005 (7975)
Максимальная скорость, км/ч	139
Топливо/запас топлива, л	ДТ/200
Расход топлива, л/100 км	15–22

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р6, 7684 см³, турбонаддув, интеркулер, Common Rail, 191 кВт/260 л.с. при 2500 об/мин, 794 Н·м при1500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – зависимые, рессорные, стабилизатор поперечного крена спереди; тормоза – барабанные, двухконтурные, с пневмоприводом; ABS, ASR.

ЦЕНА: 2 600 000 руб.

**В скобках – данные для версии GD8JMSA.*



издательство
За рулем

журнал для специалистов, руководителей и владельцев автотранспортных предприятий



ВНИМАНИЕ!
При подписке на год Вы получите в подарок спецвыпуск «За рулем» «Грузовики-2011»

Как оформить подписку на журнал «Рейс»

1. Заполните печатными буквами Ваш адрес (индекс, город, область, район, улицу, дом,квартиру);
2. Впишите полностью Вашу фамилию, имя, отчество;
3. В графе «Дата» укажите дату оплаты;
4. Стоимость подписки внесите в графу «Сумма»
   - на 3 месяца – 300 руб.
   - на 6 месяцев – 600 руб.
   - на 12 месяцев – 1200 руб.
5. Оплатите в любом отделении Сбербанка или на почте.

Также Вы можете сделать заказ по телефону
(495) 545-0616
(495) 223-2395 (круглосуточно)
через интернет по адресу
http://shop.zr.ru
по электронной почте
kormilceva@tdzr.ru

Внимание!
Квитанция заполняется только физическими лицами
Доставка осуществляется только по России

Важно!
После оплаты подписки обязательно сообщите нам о факте оплаты – укажите дату и сумму подписки, ФИО, номер платежного документа или вышлите копию квитанции

✓Оформление подписки на журнал «Рейс» осуществляется через нашего распространителя ООО «Торговый дом» «За рулем», реквизиты которого указаны в квитанции.

Форма № ПД-4

ИЗВЕЩЕНИЕ	**ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590**		
	получатель платежа		
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском		
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва		
	(наименование банка,		
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225		
	другие банковские реквизиты)		
	Ф.И.О.		
	адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал Рейс (код 01018)		
Кассир	Плательщик		
Квитанция	**ООО «Торговый Дом «За рулем» ИНН 7708546590**		
	получатель платежа		
	р/сч №40702810438290108462 в Стромынском		
	отделении №5281/1600 Сбербанк России г. Москва		
	(наименование банка,		
	к/сч № 30101810400000000225, БИК 044525225		
	другие банковские реквизиты)		
	Ф.И.О.		
	адрес плательщика		
	Вид платежа	Дата	Сумма
	Подписка на журнал «Рейс» (код 01018)		
Кассир	Плательщик		

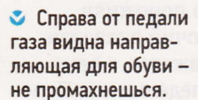


одноцилиндровый компрессор, насос ГУРа и ТНВД. Для России машины оснащают топливными фильтрами-отстойниками с электроподогревом.

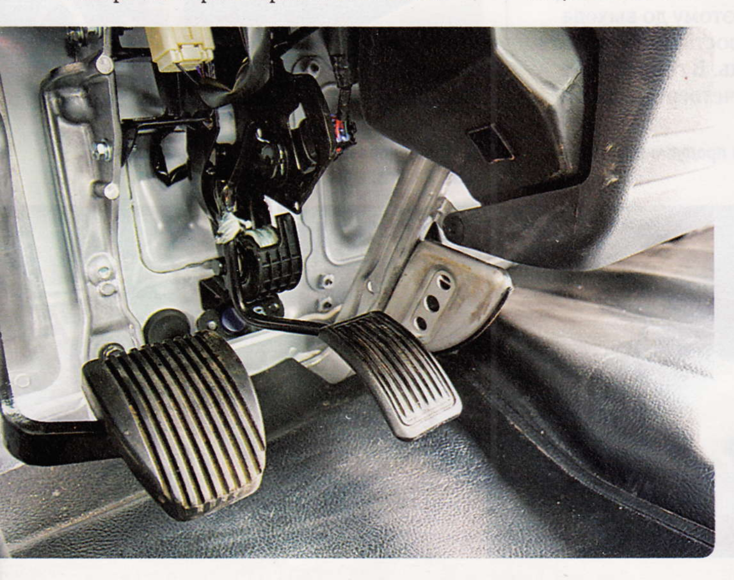
Коробка передач – старая добрая механика-шеститупка. Понятно, что не острие технического прогресса, но в работе весьма удобна. Тросовый привод работает мягко и четко, передачи включаются без треска, а первая нужна лишь для троганья груженой машины в гору. «Зеленый» диапазон двигателя – от тысячи до двух, но тяга не спадает вплоть до трех тысяч оборотов, когда вступает в работу ограничитель.

Подвеска – проверенные временем рессоры. Спереди – по четыре листа одинаковой длины, но переменного сечения, с зазорами. Межлистовое трение почти сведено к нулю, а гашение колебаний возложено на амортизаторы, которые справляются с этой

Заправляться надо или в сухую погоду, или в спецовке – доступ к баку затруднен.



Справа от педали газа видна направляющая для обуви – не промахнешься.





Постоянно контролируемые параметры – на стрелках, остальные – на лампочках.

Скромная лежанка вполне подходит для короткого отдыха.

Шесть зеркал не заглядывают разве что под машину.

задачей куда более эффективно и без скрипа. Сзади – четырехлистовые, на пальцах, рессоры и мощные пятилистовые подрессорники.

Благодаря такому двойному подрессориванию машина идет мягко и груженая, и порожняя. Амортизаторы на обоих мостах и стабилизатор поперечного крена спереди – в комплекте.

Примечательно, что сдвоенные задние колеса – на футорках. Причем в полном соответствии со старинными автостроительными канонами гайки и футорки левых колес имеют левую резьбу, правых – правую. Говорят, это помогает избежать самоотвинчивания. Теоретически – да, помогает. По крайней мере, момент инерции крепежа при резком торможении будет действовать в направлении затяжки. И пусть он ничтожен – береженого бог бережет. А чтобы не ошибиться, крепеж маркирован: *L* и *R* – левый и правый соответственно.

Попробуем прокатиться. Солярка на нуле, значит, первым делом на заправку. Двухсотлитровый бак – на левом лонжероне рамы, а над ним нависает огромный кузов-фургон. Пока машина новая и чистенькая, добраться до горловины можно относительно беспроблемно, но в дождь рукав перемажешь по самую шею! Просвет между защитной решеткой бака и кузовом маловат, а горловина глубоко.

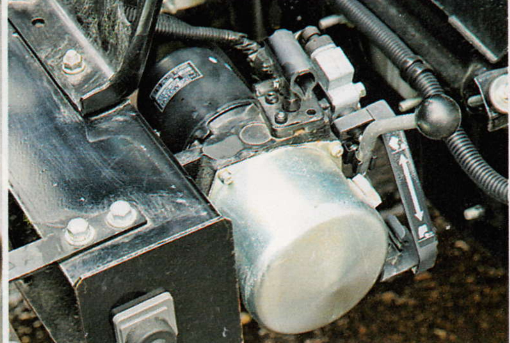
Рядная «шестерка» сама по себе не склонна к тряске, а здесь еще и кабина над ней укрыта хорошим слоем термошумоизоляции, поэтому внутри довольно тихо. Трогаемся на второй передаче, но порожняя машина выбирает рабочий диапазон оборотов двигателя, кажется, в одно касание электронной педали газа. Передачи «короткие», поэтому до выхода на крейсерскую скорость руку с рычага коробки не снимаешь. В городе успеваешь добраться до четвертой-пятой



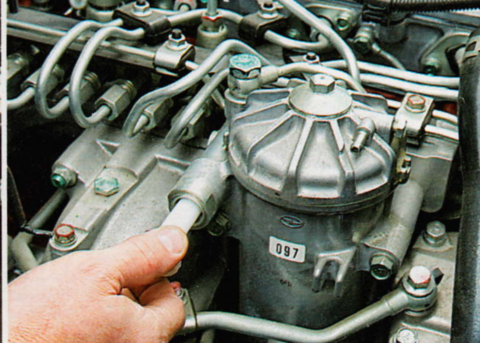
R на торце футорки – правая резьба, *L* – левая.

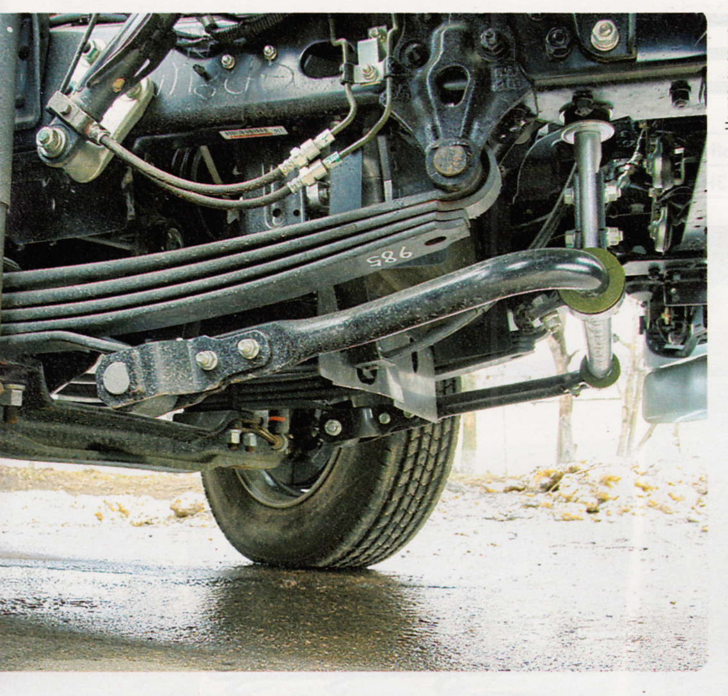


Электронасос кабины продублирован ручным приводом.



Чтобы добраться до топливоподкачивающего насоса, нужно поднять кабину.

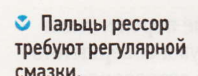




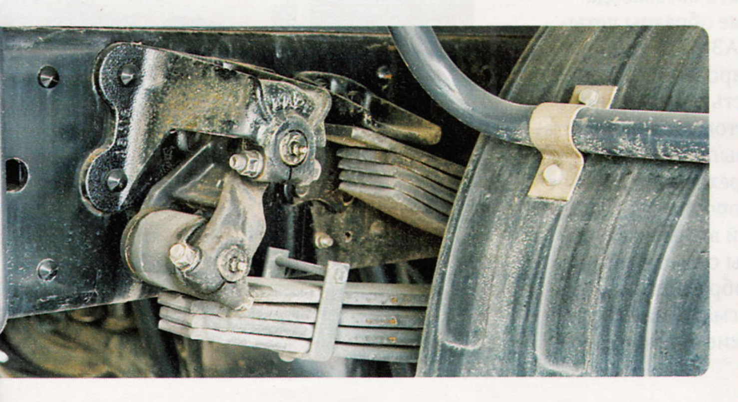
передачи. При этом расход топлива укладывается в необременительные 15–22 литра на сотню.

Несмотря на пятиметровую базу, машина оказалась неожиданно верткой. Большие углы поворота колес, огромное ветровое стекло и шесть зеркал позволяют безопасно маневрировать в самых стесненных обстоятельствах и видеть все вокруг, за исключением пространства за фургоном – видеокамера пришлась бы очень кстати. Конечно, в переулок меньшей ширины, чем сама машина, не заедешь, но поймешь это раньше, чем в нем застрянешь. Интерьер выдержан в спокойном и функциональном стиле. Изысков в виде деревянных вставок в обивке, кожаных набалдашников на рычагах и кисточек по периметру панелей, конечно, нет, зато позади сидений притулилась вполне сносная лежанка. На полноценное спальное место она не претендует, но вздремнуть часок-другой – пожалуйста. Дело за малым – выкроить среди рабочего дня эту пару часов! ЗР

Стабилизатор на «ушах» передних рессор – редкое решение.



Пальцы рессор требуют регулярной смазки.



ПОДЪЕМНЫЕ СИЛЫ

Минский автозавод подкрепил послекризисный рост рынка коммерческих автомобилей выводом на него сразу нескольких новинок. С наиболее интересными познакомился **Константин Закурдаев**.

У минчан есть основания говорить о полном восстановлении спроса: в ноябре 2010 года предприятие вернулось к двухсменному режиму работы, а в феврале вышло на темп 80 автомобилей в сутки. Вероятно, в 2011-м сделают более 18 тыс. грузовиков против 13,8 тыс. годом ранее.

Особое место отводят, разумеется, новинкам – прежде всего, семейству магистральников с рестайлинговыми кабинами и дизелями ЯМЗ-650. Ближе к концу года начнут выпуск МАЗов и с ярославскими моторами семейства ЯМЗ-530. Эти двигатели идут на смену снимаемым с производства (из-за устаревшей конструкции их бессмысленно доводить до уровня стандарта Евро-4, вступающего в силу у нас в стране в 2012 году).

Вероятно, хорошие перспективы открываются перед двумя совершенно новыми для Минского автозавода моделями. Серийные образцы четырехосного шасси МАЗ-6515 уже появились. Запланированные на этот год машины полностью расписаны по заказчикам, а потому завод попытается увеличить их выпуск.

Специальное трехосное крановое шасси МАЗ-6903 с опорно-ходовой рамой и вынесенной вперед кабиной пониженной высоты существует пока только в опытных образцах, но, говорят, к нему уже присматриваются российские и белорусские автокрановые заводы.





МАЗ-6903 с пониженной кабиной предназначен для монтажа крановых установок массой 25–40 т. Двигатель – ярославский, 250-сильный.

Спрос на МАЗы с рестайлинговой кабиной и дизелем ЯМЗ-650 сегодня значительно превышает предложение.

Один из вариантов перспективного магистрального тягача капотной компоновки.

Есть у минчан и задел новинок на более отдаленную перспективу. Например, предприятие на полном серьезе рассматривает возможность возвращения к выпуску моделей капотной компоновки! Причем речь идет не о строительных или армейских автомобилях, а о седельных тягачах, похожих на американские – с эффектным массивным капотом, двухосной задней тележкой и внушительным спальником.

Что касается серийных бескапотников, в 2015 году они должны получить новую кабину. Еще один любопытный проект – организация выпуска на собственных производственных площадях в 2012 году грузовичков полной массой 3–5 т и микроавтобусов. Правда, речь пока идет лишь о сборке из китайских машинокомплектов в довольно скромных объемах – поначалу не более 2000 штук в год.

Автобусному филиалу МАЗа тоже есть чем козырнуть. В 2011-й



Первый образец автобуса малого класса (6,8 м) МАЗ-241 укомплектовали двигателем мощностью 190 л.с.

он вошел с двумя яркими новинками. Двенадцатиметровый красавец лайнер МАЗ-231 предназначен для междугородных перевозок. Перспективный автобус малого класса длиной 6,8 м рассчитан на 36 человек. Первый опытный экземпляр с салоном для продолжительных рейсов оборудовали 22 комфортабельными сиденьями с высокими спинками и откидными подлокотниками. Среди выпускаемых в СНГ одноклассников автобус выделяется несущим кузовом, рессорно-пневматической подвеской и автоматической коробкой передач Allison. В моторном отсеке – американский 190-сильный дизель Navistar. На городскую и длиннобазные модификации планируют ставить двигатели более привычных в СНГ марок.

В 2010 году автобусный филиал Минского автомобильного завода выпустил 1870 автобусов – максимум за свою почти 20-летнюю историю.

С новыми моделями, расширившими и без того внушительную производственную программу, в 2011 году этот рекорд наверняка будет побит: планируют построить не менее 2000 машин. ЗР

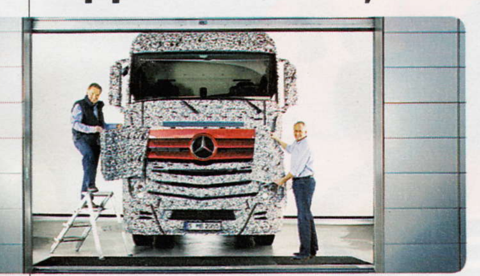
Красавец МАЗ-231 предназначен для междугородных маршрутов. Автобус оснащен 326-сильным 7,2-литровым двигателем «Мерседес-Бенц» и 6-ступенчатой механической коробкой передач.

ТЯГАЧИ ДЛЯ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ

В нынешнем сезоне чемпионат Европы по кольцевым гонкам на тягачах будет состоять из десяти этапов, которые пройдут в восьми странах (в том числе и в России). К ним компания «Рено тракс» подготовила новые болиды «Премиум Рейсинг», серьезно отличающиеся как от предшественников, так и от обычных тягачей. Их дорожный просвет уменьшен до 130 мм, специальные воздухозаборники помогают охлаждению тормозов. А вот об особенностях двигателей мощностью 1200 л.с. фирма молчит. Видимо, зрители оценят их сами во время заездов.



ЗДРАВСТВУЙ, НОВЫЙ «АКТРОС»!



Со второго полугодия на дороги выйдет новый «Мерседес-Бенц Актрос». Его кабина будет иметь целых семь вариантов исполнения, и все они обладают лучшей аэродинамикой, чем раньше. Двигатели мощностью от 420 до 510 л.с. развивают крутящий момент от 2100 до 2500 Н·м. Новая система впрыска X-Pulse в совокупности с другими мерами обеспечивает уже сейчас соответствие нормам Евро-6.

ПО ХОЛОДКУ

С мая ГАЗ начал оснащать «Газель-Бизнес» и «Соболь» кондиционерами японской фирмы «Санден». Опция оценена в 30 000 рублей и, как рассчитывают, будет востребована на 15% машин. Кроме того, в ближайшее время на «газелях» появятся электростеклоподъемники, электрозеркала, навигация ГЛОНАСС, кнопки управления аудиосистемой на руле и дизельные моторы «Камминс», соответствующие нормам Евро-5. А вот ABS присутствует в них уже с апреля.

ИВЕКО ИЗ ШАНХАЯ

Посетители автосалона увидели целый ряд грузовых новинок от двух СП с участием ИВЕКО: НАВЕКО и SAIC-ИВЕКО. Первая компания показала легкий грузовик «Люксус Пауэр Дейли», его электрический вариант, а также кемпер. Кроме того, состоялась презентация нового модельного ряда «К» средней грузоподъемности под именем «Юэджин-Оука». Второе СП представило три новые модели тяжелых тягачей «Женлин» (на снимке) в трех- и четырехосной версиях.





ПОД ПАРАМИ

Под эгидой Британского национального музея двигателей в начале июня пройдет фестиваль паровых автомобилей, большинство которых – грузовики или автобусы. Экспонаты разведут пары и прокатят всех желающих, не отравляя чистый британский воздух бензиновым выхлопом. Дым из трубы, правда, будет, но в этом-то вся прелесть! Билет на семью из пяти человек стоит 30 фунтов – с посещением экспозиции автомобилей Джеймса Бонда и творений ведущих передачи «Топ Гир».

НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ КИТАЯ

На шанхайском автосалоне были представлены не только легковые машины. Например, компании МАН и «Синотрак» представили новую совместную марку «Ситрак». Ее первенцем стал тягач T7 H. Его выпуск начнется в декабре на предприятии в Жинане. Со второй половины 2012 года машины уже пойдут на экспорт, в том числе и в страны СНГ.



БИТВА ЗА ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ

Сражения за право считаться первым пилотом в рамках команды разгорелись заново. Каковы перспективы Виталия Петрова в «Лотос Рено F1»? Ответ ищет **Максим Вольнов**.

Команды постоянно утверждают, что их машины абсолютно одинаковые, а пилоты – в равных условиях. Возможно, на большинстве гонок это так. Но есть и факты явной протекции. В «Феррари», например, часть технических новшеств поначалу внедряют только на одной машине. А заминки на пит-стопах чаще происходят при обслуживании Фелипе Массы – так было уже и в этом году.

Памятна прошлогодняя история с запасными антикрыльями «Ред Булла». Себастьяну Феттелю взамен сломанного на тренировках установили новое, сняв его с автомобиля Марка Уэббера, а тому выдали устаревший вариант. И тот же «Ред Булл» в концовке прошлого сезона тактику гонок строил так, чтобы Уэббер и Феттель постоянно находились далеко друг от друга. Причем именно Уэббер все время оказывался позади – в шести гонках подряд.

Нынешний Гран-при Китая живо напомнил те эпизоды. Инженеры «Ред Булла» превзошли себя – Уэббер, при всей феноменальной быстроте болида, не пробился во второй сегмент квалификации. Официальная причина – не успел прогреть шины (вариант hard – жесткие) до нужной температуры. А кто, спрашивается, мешал сделать еще круг-другой или поставить мягкие?

На другой день Марк выдал великолепную гонку, поднявшись с восемнадцатого места на подиум, а по темпу преодоления дистанции превзошел не только Себастьяна, но и победителя. Но это всего лишь первый подиум австралийца в сезоне, тогда как Феттель одержал две победы. Не верится, что разница в мастерстве между этими пилотами столь велика. Значит, все-таки есть какая-то разница в машинах и/или в отношении к пилотам со стороны команды. Раз так, статус первого





Роль Михаэля Шумахера в «Мерседесе GP», похоже, определена шанхайской гонкой. Нико Росберг был намного быстрее и часть дистанции прошел лидером!

номера очень важен для гонщика. Первый номер всегда получает зеленый свет, и свет этот чуть ярче, чем для второго номера, – доказано на практике.

Масса в Малайзии и Китае оказался выше Алонсо. Отомстил команде, просившей его в Австралии пропустить испанца без борьбы? Вряд ли. Скорее всего, «Феррари» полагает, что на данной стадии чемпионата притормаживать Фелипе нет смысла. А то выйдет, как год назад: утратив мотивацию, Масса набирал очков намного меньше, чем Фернандо. И в зачете команд «Феррари» застряла третьей, тогда как первый ее пилот боролся за титул.

Нас, конечно, особенно интересует ситуация в «Лотос Рено F1». Одолеет ли Виталий Петров нового напарника Ника Хайдфельда? Кому команда отдаст предпочтение? Перед началом чемпионата Виталий в ответ на десятки однотипных вопросов говорил, что все решат результаты пилотов на первых этапах: кто больше наберет очков, тот и станет лидером команды. Март и апрель для россиянина сложились хорошо. Счет в квалификациях 2:1 в его пользу, подиумов поровну, очков у Петрова больше, чем у гораздо более опытного немца.

Команда пока честна. Антикрыло новой версии, сломанное Хайдфельдом на пятничных тренировках в Шанхае, заменили старым. На машине Петрова остался новый вариант. И в ходе гонки Виталий совершил успешный обгон партнера! «Мой темп был на секунду-полторы выше. Догнав Ника, я спросил команду по радио, что делать. Ответ был прост: вы можете бороться, у вас равный статус». ЗР

Себастьяну Феттелю ничего доказывать не пришлось. Две победы немца на старте сезона, и Уэббер обречен работать «вторым пилотом». То есть уступать первому, если того потребует команда.



РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

2-й этап, Гран-при Малайзии

1. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	1:37.39,832
2. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.03,2
3. Н. Хайдфельд (Германия, «Рено»)	0.25,0
4. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.26,3
5. Ф. Масса (Бразилия, «Феррари»)	0.36,9
6. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	0.57,2
7. К. Кобаяши (Япония, «Заубер – Феррари»)	1.06,4
8. Л. Хамильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	1.09,9
9. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	1.24,8
10. П. ди Реста (Великобритания, «Форс Индия – Мерседес»)	1.31,5

3-й этап, Гран-при Китая

1. Л. Хамильтон	1:36.58,226
2. С. Феттель	0.05,1
3. М. Уэббер	0.07,5
4. Дж. Баттон	0.10,0
5. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	0.13,4
6. Ф. Масса	0.15,8
7. Ф. Алонсо	0.30,6
8. М. Шумахер	0.31,0
9. В. Петров (Россия, «Лотос Рено F1»)	0.57,4
10. К. Кобаяши	1.03,2

После 3 этапов

Пилоты

1. С. Феттель	68
2. Л. Хамильтон	47
3. Дж. Баттон	38
4. М. Уэббер	37
5. Ф. Алонсо	26
6. Ф. Масса	24
7. В. Петров	17

Команды

1. «Ред Булл»	105
2. «Мак-Ларен»	85
3. «Феррари»	50
4. «Лотос Рено F1»	32
5. «Мерседес GP»	16
6. «Заубер»	7



В ПЕРВЫЙ КЛАСС

Чем мощнее автомобиль, тем дальше он улетает в лес.
Народная мудрость

Доступная спортивная машина дарит возможность учиться гоночным навыкам прямо по ходу состязаний. За руль раллийного «Логана», словно за школьную парту, сел **Максим Гомянин**. Фото **Вадима Крючкова** и «Рено».

Когда начальник спросил, поеду ли я этап «Рено-Логан Кап», который пройдет в рамках Кубка России по авторалли, я сразу сказал «да» – спорить с руководством глупо. И только потом задумался: в ралли я никогда не стартовал, про скоростную стенограмму знаю лишь отчасти. А навыки, приобретенные в картинге, надо перестроить под управление переднеприводным автомобилем. Но часы уже тикали, предательски унося время. Мне предстояло научиться многому, причем в очень сжатые сроки...

УКАЗЫВАЮЩИЙ ПУТЬ

«Двадцать шесть их у меня было, как сейчас помню», – Сафоний Лотко смотрел на меня оценивающим взглядом. Опытнейший штурман, собравший в ралли богатый урожай наград и званий, готовился сесть справа к двадцать седьмому, каковым посчастливилось стать мне. На тренировочном допе близ подмосковного Домодедова мы прикатались друг к другу, а заодно провели генеральную репетицию этапа. Сафоний еще и инструктор со стажем, потому, доверившись ему, стараюсь впитывать все, что он говорит.

«Левый ноль, газ, газ, газ... Сто прямо. Не бросать газ!» Припорошенная снегом ледовая дорожка,

петляющая меж высокими брустверами, становится все более понятной. «Вот сюда, на зацеп. Видишь, насколько быстрее пошло? Правый три-три. Передачу вниз – у тебя же четвертая, вот мы и не разгоняемся».

Информация накрывает лавиной – каждую секунду узнаю что-то новое. Попробуй-ка переварить все это сразу! А от «Рено-Логан», на котором предстояло ехать гонку, такой прыти я просто не ожидал.

ФРАНЦУЗСКИЙ ЭКСПРЕСС

Седан, подготовленный для раллийного Монокубка «Рено-Логан Кап», стоит 450 000 рублей. Неприхотливый, имеющий репутацию неубиваемого, он идеально подходит для первых шагов в автоспорте и, главное, обучения. Избытка мощности здесь нет – под капотом стандартный 1,6-литровый мотор в 100 сил. Это должно уберечь начинающих от лишних вылетов в лес и придорожные кюветы. Серьезная авария ведь и по кошельку бьет. Для пилотажа не нужно большого спортивного опыта, а обслуживание доступно. К примеру, доставка автомобиля до Ростова Великого, где нам предстояло ехать этап, – 5000 рублей. Еще 42 000 – плата за полное техобслуживание в ходе гонки. То есть экипаж не ломает голову, где бы добыть погнутую тягу и сделать сход-развал. Это забота профессиональных механиков. Еще одна статья расходов – гоночные шины. На этап нужно шесть колес. Передние изнашиваются быстрее, им-то на смену и пойдут дополнительные два. Чтобы мы прочувствовали, чего ждать от шин в гонке, механики поставили BFGoodrich с 4,5-миллиметровыми шипами. Пилотирование «Логана» на укатанном льду напомнило езду по мокрому асфальту. Машина на «шиповках» покорно слушается руля там, где на обычной резине она ни в какую не хотела поворачивать. А занос появляется, когда ход уже очень приличный.

УДАЧИ ВАМ, МУЖИКИ!

В воскресенье Ростов Великий встал пораньше, чтобы проводить более шести десятков экипажей на трассу ралли «Золотые купола». С 66-м номером на борту мы почти крайние. Для дебюта цифры подходящие, не хватает только третьей шестерки... Но я гоню от себя дурные мысли. Вокруг очень дружелюбная атмосфера. В разговорах нет обид и злобы, ведь здесь борются со временем, а не толкают друг друга бортами. Нам желают удачи, и мы выдвигаемся на первый спецучасток.

«Главное – спокойней. С колеей не борись, она все равно победит. Всё, 30 секунд до старта». Время спрессовывается сильнее, когда понимаю, что после субботней прописи всех СУ первый забыл напрочь...

«Логан», как гончая на морозе, почуяв снег, выдыхает горячий воздух из ноздрей решетки радиатора. Зеленый сигнал – понеслись! Падаем в колею, и трасса тут же затягивает в опасный омут бесконечных поворотов. Выезжая на прямую, вижу «Субару», торчащий из снежного бруствера. Чуть дальше «Мицубиси», повисший на сугробе. «Минус два в общем зачете, – спокойно констатирует штурман. – Газу!» И снова несемся в колее. Белый снег весь в грязных разводах: когтистые покрышки машин разрыли дорогу до грунта. Где-то просто ползем на защите картера. «Не бросай газ, – слышу в наушниках, – закопаемся моментально». И вот она, отсечка. Выдохнули. Я еще не знал, что



Мне предстояло научиться многому буквально за считаные часы.

Первое знакомство с гоночным «Логаном» на тренировочной трассе близ Домодедова.

«Логан» на резине с 4,5-миллиметровыми шипами оказался на редкость быстрым автомобилем.

Сафоний Лотко – опытнейший штурман и инструктор. Он добился в российском ралли всего.





мы оказались на 37-м месте в общем зачете. Пришло лишь ощущение, что здесь можно уверенно ехать.

Вырулив на дорогу для переезда на СУ-2, понимаю, что асфальт гоночным шинам противопоказан. Нагрузка на шипы большая. Драгоценных «гвоздей» можно лишиться после пары сильных торможений, поэтому едем по обочине, где есть хоть какая-то снежная каша.

На СУ-2 осторожничаю. Сафоний читает стенограмму и успевает замечать все мои ошибки. «Не надо в эту шнягу, здесь хода нет. Вон где зацеп, левее!» Финиш – откатываемся на 49-е место. Но все-таки опережаем двух коллег по зачету «Логан кап».

СУ-3. Здесь полностью сконцентрировался на спокойном голосе в наушниках. «Трамплин, сто прямо...» Прикрываю газ, и тут же следует пояснение: «Сто прямо за трамплином». Нога снова нажимает на правую педаль, наш «Логан» разгружается, оттормаживаемся на прямой и ныряем в следующий вираж. Отсечка. 38-е место. Мы практически всё отыграли!

ЧУЖАЯ КОЛЕЯ

Первая секция ралли дарит надежду на хороший результат, да и машину стал понимать лучше. Но перерыв не пошел на пользу.

Занимаем позицию перед СУ-4. И тут колея впервые показывает характер. Старт! Отпускаю сцепление, колеса прокручиваются в каше из снега с землей – и машина закапывается... Ну нельзя же так! Место старта, вообще-то, должны чистить. Например, в Финляндии его еще и водой поливают, чтобы лед схватился.

Но время идет – выбираемся и начинаем наверстывать упущенное. «Левый два, прямо сто пятьдесят. Не заводиться!» – Сафоний отлично понял мое настроение. Колея петляет вправо-влево. Мы несемся по ней, как по рельсам, подобно экспрессу «Сапсан». На финише ничего не теряем. По-прежнему 38-е.

На СУ-5 надо прибавить, чтобы улучшить результат. Здесь я и забыл наставления штурмана – завелся! В один из поворотов зашел с перебором газа. Тормоз, клевок, зад автомобиля разгрузился, занос... Нас аккуратно вынесло наружу виража. Сели защитой картера на островок снега, утрамбованного до твердости камня. Лопату с собой не взяли, думали – плохая примета. А то бы откопались. В общем, машина целая, двигатель работает, до бруствера еще метр, а не едем.

ПЕРЕВЕДЯ ДУХ

Что же, это моя ошибка, винить некого. Но разочарования нет. Первая в жизни раллийная гонка подарила ценнейший опыт. А уроки Сафония Лотко, без которого мой выезд мог закончиться «крышей», я запомню на всю жизнь.

Энергетик под названием «ралли», впрыснутый в кровь этапом «Рено-Логан Кап», вызвал моментальное привыкание. Как только выпадет возможность стартовать еще раз – скажу «да», не раздумывая. ЗР



Каждый участник Монокубка волен выбирать, кому ремонтировать его машину в парке сервиса. Наш «Логан» обслуживала команда DriveTECH.

«КАНТРИМЕН» ВЫХОДИТ НА ДОРОГУ

Частные МИНИ уже стартовали на этапах чемпионата мира, но заводская команда только готовится к дебюту. Его с нетерпением ожидает **Максим Вольнов**.

На Ралли Португалии оба частных экипажа сошли с дистанции, так что первый официальный финиш новинки состоялся в Иордании. Бразилец Даниэль Оливейра на «МИНИ-Джон Купер Уоркс S2000 1.6T», пережив массу приключений, с 38-минутным отставанием занял 19-е место.

Заводские пилоты получат «кантримены», вероятно, почти в такой же комплектации (хотя антикрыло, говорят, будет другое). Разница – в настройках, количестве предстартовых тестов и уровне сервиса в ходе гонки. Частники поспешили выехать на малоизученных машинах, а потому выдающихся скоростей не показали, зато урожай мелких поломок собрали обильный.

Напомним, что сама идея превращения МИНИ в раллийный автомобиль строится на работе с частными клиентами. Схема как у «Форда»: «Фиесту 1,6 Турбо», способную бороться в чемпионате мира, можно купить или взять в аренду за вполне реальную сумму. Конечно, она кажется небольшой только в сравнении с запросами за «Фокус WRC», а не серийную модель. «Ситроен», кстати, вообще клиентские программы до последнего времени не развивал – на C4 WRC, пока он был актуален, ездили только заводские гонщики!



Португалец Арминдо Арауджо в домашней гонке долго удерживал неплохую седьмую позицию.

Презентация заводской команды в Оксфорде. Пилотировать МИНИ призваны Даниэль Сордо и Крис Мик.



Нынче все изменилось. В Ралли Иордании стартовало восемь частных «фиест WRC» и пять «ситроенов DS3 WRC». Вскоре к ним примкнут многочисленные «кантримены WRC», а с будущего года и одна из моделей «Фольксвагена», объявившего о приходе в чемпионат мира. Быть может, сменится и привычный сюжет последних пяти лет – противостояние двух пар пилотов из заводских команд «Форда» и «Ситроена».

В середине апреля на заводе МИНИ в Оксфорде прошла официальная презентация команды. Дэвид Ричардс, глава фирмы «Продрайв», отвечающей за постройку, доводку и обслуживание раллийных «кантрименов», заявил, что у машины сильная харизма. Она уже сейчас притягивает огромное внимание. Гонщики согласны, но тезис о скорых лаврах поддерживают с осторожностью. Крис Мик, в частности, не ожидает побед в этом году: «Максимум, на что мы рассчитываем, – отдельные попадания на подиум, и то при очень благоприятных обстоятельствах. Главная работа пока – это совершенствование машины, причем в основном на тестах. А вот в сезоне-2012 перед нами поставят задачу выигрывать гонки».

Первую победу, однако, «Кантримен» уже одержал – отличился частник Андреа Наварра на этапе чемпионата Италии. ЗР



ШИК-БЛЕСК

Шоу нестандартных автомобилей в «Крокус Экспо» – это прежде всего состязание в умении завладеть вниманием посетителей. Способов великое множество. Один из них, эпатажный, – на заставочном фото. О других, не столь вызывающих, но куда более интересных экспонатах рассказывает **Вадим Крючков**. Фото **Константина Якубова**.

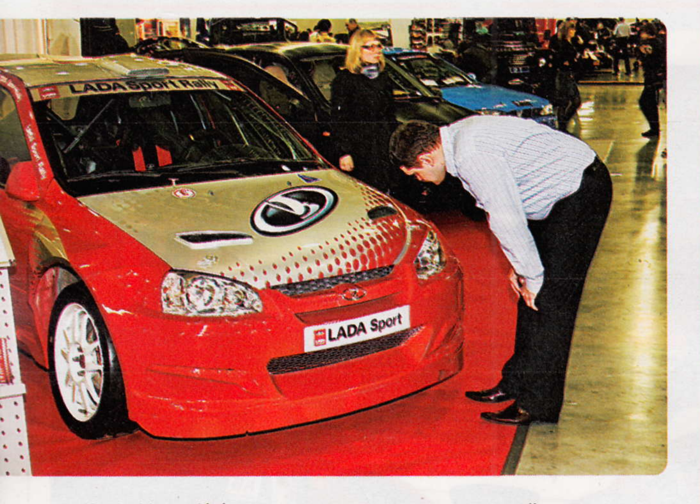


На стенде журнала «За рулем» только гоночная тематика. Во главе экспозиции классический британский спорткар «Нобль-М12 GTO-3R». На этом редчайшем автомобиле мы отправимся ставить рекорд гоночной трассы «Смоленское кольцо».

Второй наш экспонат – «Ситроен-Саксо» победителей Гонки звезд «За рулем» в зачете экипажей. Свободный доступ в салон стал подарком тем, кто хотел посидеть, потрогать, изучить настоящий боевой аппарат.



Заводская команда «ЛАДА Спорт» показала три «калины». Раллийную VK 1600 Evo2, подготовленную по техтребованиям FIA группы А (на фото), Evo2 с отечественной омологацией для моноклассов и тюнинговую VRS с двигателем мощностью 143 л.с.



Konig Motor Club продемонстрировал голландский «Спайкер-С8 Дабл 12S». Авиационные мотивы доминируют и снаружи, и внутри. Двигатель V8 расположен перед задней осью и развивает 525 л.с.

Компания Mansory специализируется на доводке дорогих автомобилей. На фото болид «Сталлоне» на базе «Феррари-599 GTB Фьорано»: углепластиковые элементы кузова, кожа в салоне и 100 л.с., прибавленных к мощности двигателя.



НЕ ВЫШЕ ПЯТОГО

Мировая Серия «Рено» стартовала на немецком автодроме «Моторланд», и число россиян среди участников этапа – рекордное за все годы. Старожилы турнира Даниил Мове и Антон Небылицкий остались верны Формуле-«Рено 3.5», показав вполне приличные результаты. Мове – пятый на финише первой зачетной гонки, Небылицкий был шестым во второй. Правда, этого явно недостаточно: чтобы на что-то претендовать по итогам всего сезона, нужны регулярные подиумы. Выигравший этап американец Александер Росси по очкам опережает россиян вчетверо.

Из дебютантов младшей Формулы-«Рено 2.0» наиболее убедительно выглядел Даниил Квят – пятое место во втором заезде. Роман Мавланов и Денис Нагулин оба раза финишировали в начале второго десятка. В принципе, не так уж и плохо при 34 (!) машинах на старте. А триумфатором этапа стал партнер Квята по команде «Койранен брос. Моторспорт» Карлос Сайнс-младший: победа и второе место, лидерство по сумме очков. А ведь испанец тоже дебютант.



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

17–18.06	Кубок России, «Белые ночи», Лахденпохья, Карелия
24–25.06	Кубок России, «Семигорье», станица Натухаевская, Краснодарский край

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

4–5.06	чемпионат России (легковые), Тольятти
4–5.06	чемпионат России (грузовики, багги), Истра
4–5.06	традиционная гонка (легковые, багги), Тверь
11–12.06	чемпионат России (легковые, багги), Арамиль
24–25.06	чемпионат России (легковые, багги), Дмитров
24–25.06	чемпионат России (легковые), Ирбит
24–25.06	традиционная гонка (легковые), Курган

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

2–5.06	чемпионат России по трофи-рейдам, Тверская область
4–5.06	чемпионат России по кольцевым гонкам, RTCC, Курск
10–11.06	чемпионат России по ралли-рейдам, «Барышский тракт», Ульяновская область

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

4-й этап, ралли Иордании

1. С. Ожье (Франция, «Ситроен-DS3»)	**2:48.28**
2. Я.-М. Латвала (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	**0.00,2**
3. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	**0.27**
4. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	**2.44**
5. М. Уилсон (Великобритания, «Форд-Фиеста»)	**5.44**
6. К. Райкконен (Финляндия, «Ситроен-DS3»)	**6.14**

ЧЕМПИОНАТ МИРА WTCC

После 2 этапов

Пилоты

1. Р. Хафф (Великобритания, «Шевроле-Круз»)	**70**
2. А. Меню (Швейцария, «Шевроле-Круз»)	**69**
3. Г. Тарквини (Италия, «СЕАТ-Леон»)	**51**
4. И. Мюллер (Франция, «Шевроле-Круз»)	**48**
5. Т. Монтейру (Португалия, «СЕАТ-Леон»)	**31**
6. Т. Коронел (Голландия, БМВ-320)	**30**

Команды

1. «Шевроле»	**156**
2. «SR Кастомер Рейсинг»	**107**
3. «БМВ Кастомер»	**85**
4. «Вольво Полестар»	**28**



ТАРКВИНИ ПРОТИВ «ШЕВРОЛЕ»

Бельгийский этап турингового чемпионата мира подтвердил догадки о том, что пока в WTCC не придут новые заводы (или не вернутся старые), бороться команде «Шевроле» особо не с кем. Подиум первой гонки на трассе в Зольдере заняли пилоты, выступавшие на «крузах»: Роберт Хафф, Ален Меню и Иван Мюллер. Во второй отличился представитель лагеря СЕАТ Габриэле Тарквини. Лучший результат для БМВ – шестое место – добыл датчанин Кристиан Поульсен. Единственный представитель «Вольво» Роберт Дальгрен выше седьмого места не поднялся. Наш Алексей Дудукало финишировал девятым во втором заезде и заработал первые зачетные очки.

Интрига сезона, похоже, строится на противостоянии Тарквини с дружиной «Шевроле». Интересно будет посмотреть еще, как выкрутится из ситуации Мюллер, начавший сезон не слишком удачно. Четвертое место – не вполне подобающая действующему чемпиону позиция. А британский партнер по команде Роберт Хафф прибавляет из года в год...



ОЖИВЛЕНИЕ В ПУСТЫНЕ

ФИА повысила авторитет умирающего Кубка мира по ралли-рейдам, упразднив популярный чемпионат Европы по бахам, чьи этапы частично перешли в календарь Кубка. Так что теперь у раллистов-марафонцев, желающих получить официальный всепланетный титул, только один путь.

Второй этап Кубка – шестидневный классический марафон «Абу-Даби Дезет Челлендж» в ОАЭ завершился победой Стефана Петеранселя на прототипе МИНИ. Леонид Новицкий (БМВ-Х3 СС; на фото) уступил французу всего 15 минут. Третий – неувядаемый Жан-Луи Шлессер (ему ассистировал в роли штурмана Константин Жильцов) на багги собственной постройки.

По сумме очков Новицкий – лидер Кубка в абсолютном зачете. Борис Гадасин, выигравший зимой Баху Италии – на четвертой позиции. Илья Кузнецов («Тойота-Ленд Крузер») – в тройке лидеров зачета Т2. Три экипажа отправила в Абу-Даби команда «КамАЗ-Мастер». Эдуард Николаев и Андрей Картинов заняли восьмое и девятое места в «абсолюте». Жаль, Кубок мира по-прежнему не предусматривает отдельного зачета для грузовиков.

ПРОСТО И ГЕНИАЛЬНО

На дорожках столичного спорткомплекса «Крылатское» прошел гоночный уик-энд Rally Masters Show. Идея соревнований – компактный формат, участие звезд мирового ралли плюс доступность для зрителей (вход на трибуны был бесплатным). Два коротких скоростных участка пилоты прошли по три раза, время суммировалось.

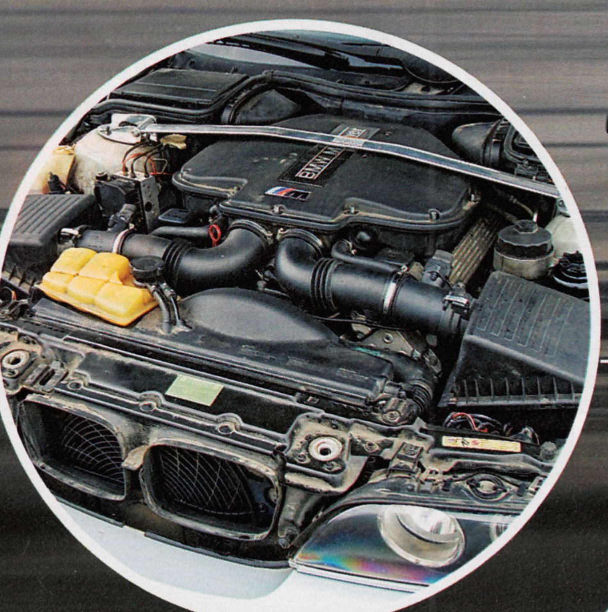
На старт вышли три десятка экипажей из пяти стран. Британец Марк Хиггинс стал победителем, швед Патрик Флодин – вторым призером, Евгений Аксаков – третьим (все – «Субару-Импреза»). А вот у финна Тони Гардемейстера («Мицубиси-Лансер»), которого также причисляли к фаворитам, гонка не сложилась – лишь одиннадцатый результат. Шесть секунд уступил ему юный Василий Грязин («Форд-Фиеста»), став победителем в зачете 2000Н.



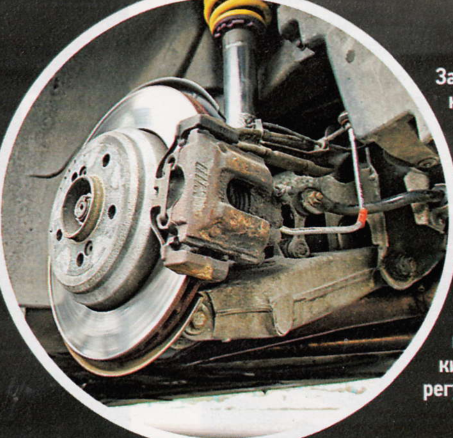
В ЗАНОС? НЕ ВОПРОС!

Дрифт, или соревнования по вождению автомобиля в управляемом заносе, становится все популярнее. Собирая материал о дрифт-каре на базе БМВ-М5, дым из-под задних шин глотали **Вадим Никишев** и **Георгий Садков** (фото).

Гидравлический ручник Wilwood с регулятором тормозных усилий позволяет раздельно притормаживать колеса передней и задней осей. В первом случае можно удерживать автомобиль на месте, прогревая шины на ведущих колесах (или просто эффектно пускать дым). Во втором – использовать базовый прием для срыва задней оси в занос. Для надежности и быстродействия в системе появились армированные тормозные шланги.



Преимущества 5-литровой «восьмерки» S62B50 – отменная тяга, «крутильность» и надежность по сравнению с малолитражными турбомоторами. К стандартным 400 л.с. добавили еще около 50 «лошадок» при помощи чип-тюнинга и выпускной системы Supersprint. Опоры передних стоек связали растяжкой.



Задние тормозные механизмы штатные, спереди установлены диски и колодки Zimmerman Formula Z. Винтовые стойки KW Variant 3 позволяют регулировать дорожный просвет, усилие сжатия и отбоя. Жесткие пружины уменьшают крены при перекладках, амортизаторы настраиваются на оптимальное гашение колебаний кузова. Опоры стоек передней подвески заменены жесткими шарнирами ШС с возможностью регулировки.

Владелец серебристой «эм-пятой» в кузове E39 сначала не задумывался об участии в соревнованиях. Но, побывав на одном из этапов, загорелся идеей и отдал спорткар на растерзание. Надо отметить, что самая популярная техника в этих гонках – японская, что неудивительно, ведь дрифт родился именно на Островах. Но появляются и исключения: американскую серию Formula DRIFT за последние пять лет дважды выигрывали на американских же моделях «Додж-Вайпер SRT-10» и «Форд-Мустанг». А в европейских состязаниях King of Europe вообще доминирует баварская марка – правда, в массе своей это старые «трешки» E30 с имплантированными мощными моторами. Так что наш БМВ-М5 из Санкт-Петербурга – проект уникальный. В числе достоинств этой машины отметим надежный атмосферный мотор и длинную базу – залог стабильного поведения в скольжениях. В ближайшем будущем доработают рулевое управление, чтобы увеличить угол поворота колес, но уже сейчас это полноценный дрифт-кар, соответствующий требованиям РАФ.



В гоночном автомобиле нет места излишествам. Салон и багажник максимально облегчили, оставив для лучшей развесовки стандартную батарею на месте запаски. Требование отделить топливный бак от салона несгораемой перегородкой соблюдено.

Гоночный автомобиль должен иметь каркас безопасности – в данном случае установлена омологированная «клетка» РК «Энергия», изготовленная по требованиям Приложения J МСК ФИА. Рекомендуется защитить голову пилота от контакта с ней с помощью негорючих накладок – в районе водительского места трубы спрятаны в защиту Sabelt. Той же марки и ремни с двумя плечевыми и одной поясной лямкой, закрепленные в четырех точках и соединенные замком поворотного типа. Сиденья Sparco Evo 2+ на специальных направляющих фиксируются под фигуру конкретного пилота и соответствуют техтребованиям РАФ.

В заднем редукторе установлен дифференциал повышенного трения Cusco, реагирующий на проскальзывания как при подаче, так и при сбросе газа. Свободный не подходит из-за нестабильного сцепления колес в заносе, жесткая связь между колесами тоже не лучшее решение. Муфта Cusco блокируется в силовом скольжении, распускается при перекладке и снова зажимается под тягой.

Благодарим компанию Вмятин.net за помощь в организации материала.



СТАРОСВЕТСКИЕ ПОМЕЩИКИ

Компания STARTECH известна сотрудничеством с маркой «Крайслер», а вот гляди-ка – начала работать с британскими «ягуарами» и «ленд-роверами». Представительский седан XJ получил аэродинамический обвес, 21-дюймовые кованые колеса и новый интерьер.

В переднем бампере и крыльях появились новые вентиляционные «жабры». Пороги перетекают в задние крылья, которые обрамлены оригинальными накладками, а на крышке багажника вырос лип-спойлер. Для обшивки салона можно выбрать любые сочетания кожи и алькантары, а особый шик ему придают вставки из дерева, покрытого рояльным лаком. Мультимедийную систему доработанного «Ягуара-XJ» подружили с продукцией компании Apple и оснастили выходом в мобильный Интернет.

Для «Рейндж-Ровера» также предлагают обвес с интегрированными в передний бампер светодиодами головного света и фаркопом, замаскированным в задней «юбке». Размерность колес может достигать 22 дюймов, в салоне царствуют кожа и замша (правда, искусственная). Как и «Ягуар», вседорожник можно превратить в офис на колесах.



ТУРБОШЕСТЕРКА

Не зря немецкие читатели в очередной раз признали компанию «Абт» лучшим тюнинговым ателье! Новый «Ауди-А6» только-только появился в продаже, а братья Абт уже приготовили для него тюнинг-пакеты. Усовершенствовать можно любую модификацию: 3-литровому турбодизелю к стандартным 245 «лошадкам» запросто накинут еще 37 л.с., а повозившись с фирменным турбокомпрессором, снимут и все 310 л.с. На сотню больше развивает бензиновый двигатель 3.0 TFSI: прибавка к серийному показателю – 110 сил. Внешность изменили при помощи аккуратных аэродинамических элементов, среди которых передние и задние спойлеры, пороги и колеса размерностью от 19 до 21 дюйма.



ИМЯ КРАСИТ



Индекс CLR 558 GT в названии доработанного фирмой LUMMA Design вседорожника «Порше-Кайен» обозначает отнюдь не максимальную мощность и даже не ограниченную серию. Автомобиль претерпел больше косметических изменений, чем технических. Сиденья и спортивный руль обшили контрастной кожей, плебейский пластик панели одели в благородную алькантару. На педалях появились рифленые алюминиевые накладки. В боди-кит входят новый капот, оригинальные бамперы, пороги и спойлеры. Некоторые компоненты изготовлены из углепластика, что призвано снизить массу и, в большей степени, усилить спортивный имидж.

Оригинально выглядит выпускная система: она заканчивается тремя патрубками, расположенными посередине заднего бампера; 22-дюймовые колеса – из фирменного каталога марки. Подвеску занизили на 40 мм, а мощность дизельного мотора повысили с 240 до 276 л.с. Скромнее, чем можно предположить, глядя на шильдик пятой двери.

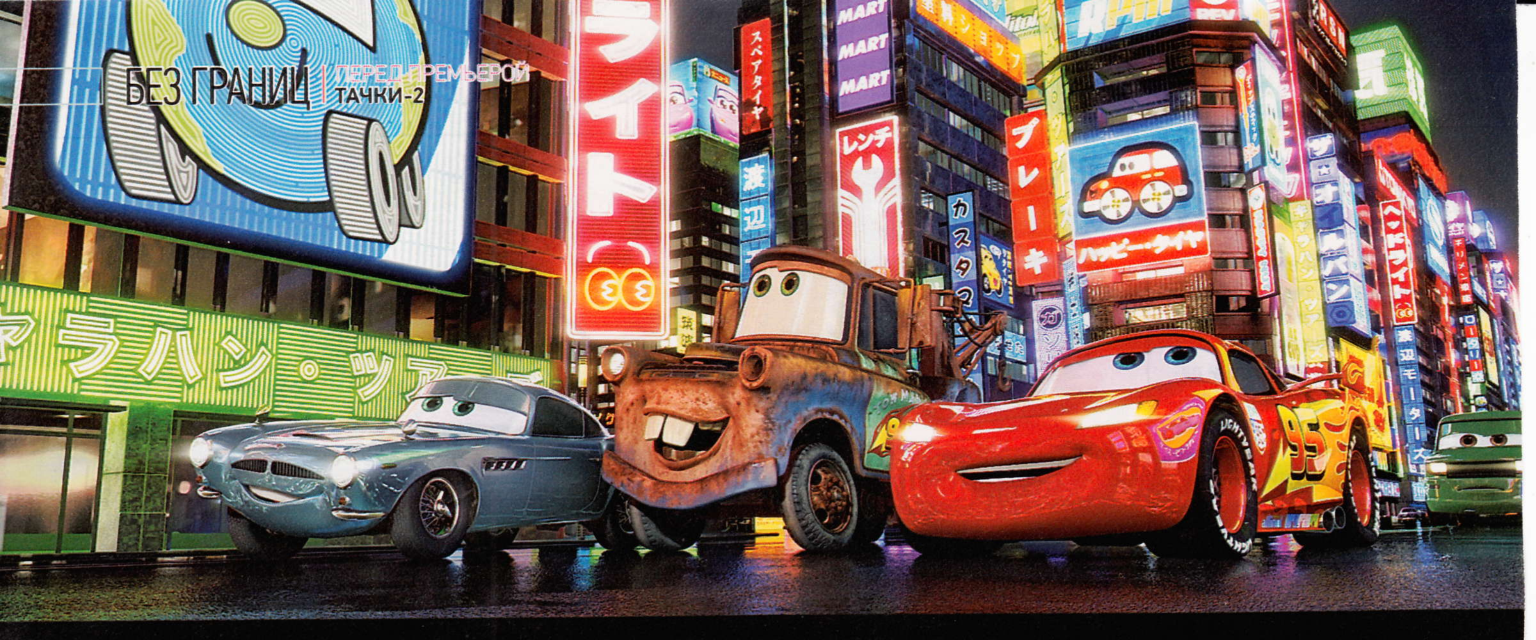
ЧЕТВЕРТАК



Немецкое ателье «Карлссон» представило новое видение суперкара класса «Гран Туризмо». По уверениям фирмы, в новом Super GT Carlsson C25 Royale реализовано 70 новаций, направленных по-прежнему на отменные ходовые качества и не исключающих каждодневную эксплуатацию.

Как и в предыдущей версии, немало внимания уделили безопасности и практичности – суперкупе можно обслужить у любого официального дилера «Мерседес-Бенц». Несмотря на то что в кузове с карбоновой крышей спрятано более 40 электромоторов, это не гибрид. В движение C25 Royale приводит 6-литровый 753-сильный битурбомотор V12 с крутящим моментом 1320 Н·м. С учетом того, что суперкар на 180 кг легче исходной модели «Мерседес-Бенц SL65 AMG», разгон до сотни за 3,7 с и 352 км/ч максималки – это не бахвальство.

В числе технических доработок новый самоблокирующийся дифференциал, керамические тормоза, фирменная подвеска C-Tronic, подстраивающаяся под дорожные условия. За эксклюзив, который выпустят мизерным тиражом в 25 автомобилей, просят побожески – от 429 000 евро. В списке опций именные логотипы владельца, отделка экстерьера золотом, а интерьера – углепластиком, подсветка днища и аудиосистема высшего уровня.



НУ, МЭТР, ПОГОДИ!

Ворвавшиеся пять лет назад в мультипликационный киномир «Тачки» получили продолжение. Сценарий второй части изучил **Илья Межибовский**.

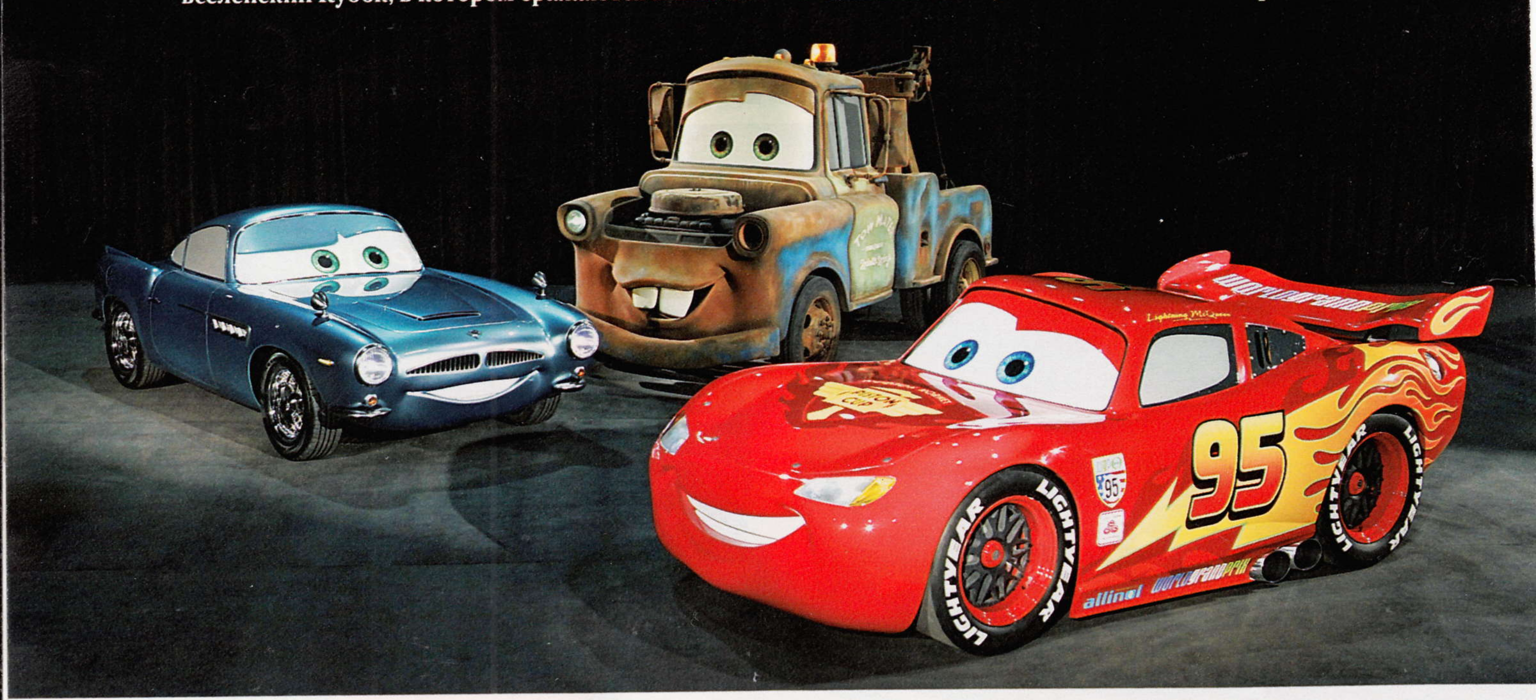
В 2006-м мой годовалый сын по нескольку раз на дню требовал показать только вышедший на экраны мультфильм «Тачки». Впрочем, особо капризничать ему не приходилось – папа и сам был в восторге от мультика.

В 2011-м интерес Ильича к «Тачкам» уже не тот, а подрастающий младший брат начнет познавать автомобильную жизнь уже через «Тачки-2».

Сюжет таков: гоночный болид Молния МакКуин – чертовски быстрый и еще более фотогеничный герой картины 2006 года – решает принять участие в автомобильных соревнованиях Мирового Гран-при. Это такой абстрактный вселенский Кубок, в котором сражаются машины сверхпопулярных гоночных серий, например Формулы-1, NASCAR или Le Mans.

Молния и его друг Мэтр, ржавый драндулет-эвакуатор из американской глубинки, отправляются в увлекательное путешествие. Главные герои собирают целую команду профессиональных механиков, специалистов по собственной охране, логистике, спортивному топливу и шинам. Всю компанию ждут трассы Японии, Италии и Франции.

По ходу головокружительного турне герои попадают в самый центр мирового шпионского заговора (Мэтра принимают за глубоко законспирированного американского агента), а главное – знакомятся с целым сонмом новых персонажей.



Это и британские спецагенты, и злодей-профессор со своими приспешниками, и международные террористы – куда ж сегодня без них! – и европейские родственники наших героев, и, конечно, соперники Молнии Мак-Куина в борьбе за главный гоночный приз.

Тем, кто забыл, напомним, как было дело в прошлый раз. В середине двухтысячных пиксаровцы делали вовсе не боевик, а милую сказку. Очаровательный принц с добрым сердцем (об этом мы узнаем в финале), но зловредным характером (звездная болезнь!) попадает в некий «город Зеро», откуда не так-то просто выбраться. По ходу пьесы принц находит свою принцессу, и любовь, естественно, творит чудеса. Герой учится терпению и состраданию, очищается духовно, попутно вершит мелкие добрые дела, а в конце фильма – настоящий рыцарский подвиг.



ПЕРСОНАЖИ



Молния Мак-Куин – все тот же гоночный болид, но уже не такой бесшабашный, как в первом фильме. Выиграл четыре Кубка Большого Поршня и теперь намерен побороться в Мировом Гран-при.



Луиджи – жизнерадостный ФИАТ-500 1959 года выпуска. Он заправляет магазинчиком «Каса дела Шина». Луиджи становится одним из членов команды Молнии в борьбе за кубок Мирового Гран-при.

Гвидо – миниатюрный итальянский погрузчик, на котором держится вся работа в «Каса дела Шина». Помощник и лучший друг Луиджи. И оба – первые фанаты «Феррари» во всем графстве Карбюратор!



Хиппи Филлмор – микроавтобус «Фольксваген-Т1» 1960 года. Его друг и сосед Сержант о Филлморе говорит: «Однажды стал хиповать – хипповать тебе до свалки». «Фольксваген» владеет магазинчиком «Органическое топливо Филлмора», которое сам же и варит.

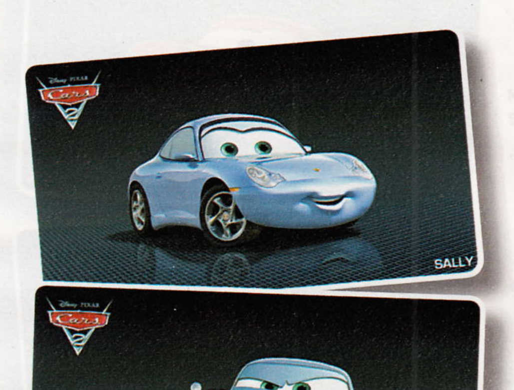
Сержант – зеленый армейский «Виллис» 1942 года, заправляет магазином армейских товаров. У Сержанта есть связи с военными авто по всему миру.

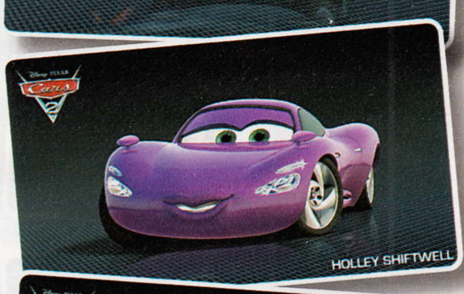


Мак – огромный трейлер, которой перевозит Молнию с одной трассы на другую.



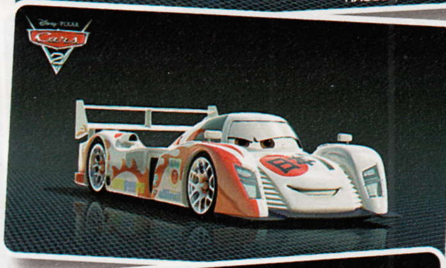
Мэтр – ржавый эвакуатор, лучший друг Молнии. По ошибке его принимают за американского агента, работающего под прикрытием. Теперь у него на хвосте будут сидеть и британские агенты, и международные террористы.













PROFESSOR Z

ПЕРСОНАЖИ

Красотка Салли – «Порше-911 Каррера» 2002 года выпуска. Владеет мотелем «У Колеса и Конуса», ей же принадлежит пламенный мотор Молнии.

Финн Мак-Мисл – британский шпион, мультяшный аналог агента 007. Располагает множеством хитроумных приспособлений, позволяющих ему выпутываться из любой передряги. Это лебедки с гарпунами, ракетница, магнитные мины и система голографической маскировки. Интуиция подсказывает Финну, что за ширмой Мирового Гран-при таится какой-то заговор.

Холли ДеЛюкс – очаровательная оперативница британских спецслужб, проходящая стажировку в Токио. В оперативной разработке Мэтра будет играть роль наживки.

Карла Гоньяло – одна из претенденток на первое место в Мировом Гран-при, прикатила из Рио-де-Жанейро.

Рауль ЗаРуль, выступающий в гонке под номером 6 и известный как «величайший гоночный автомобиль», сошел с конвейера во французском Эльзасе. Любимый персонаж редакции.

Сю Тодороки – гоночный автомобиль модели Le Motor. В Мировом Гран-при представляет Японию и носит на борту номер 7.

Профессор Ц – объявленный во всемирный розыск немецкий оружейник. Злодей-ученый со своим вечным моноклем, гениальный безумец.



Получается, что в 2006-м малыши еще интересовались сказками, а новый мультик рассчитан на «новых детей» – с полутора лет знающих, что такое Интернет, шпионы и глобализация? Похоже, так и есть. Кстати, в «Тачках-2» любви отведено далеко не первое место. Подружка Молнии Мак-Куина очаровательная Салли лишь снаряжает героя в «поход за пряниками».

Или вторые «Тачки» растут вместе с поколением, воспитанном на первых, быт которого теперь не обходится без этих персонажей? (Даже постельное белье у этого здорового лба – с огромным Молнией Мак-Куином на наволочке!) Видимо, пришло время закрепить успех еще более масштабным блокбастером.

А может, новый мультик адресован прямо мне? Судя по всему, взрослым дядям и тетям предложат по традиции студии Pixar тонкие отсылки ко всяческим мультикультурным феноменам, будь то блистательная бондиана, напористые «Форсажи» или легендарный комедийный сериал «Мстители». Попкорна и семечек, надеюсь, хватит на всех! ЗР

НЕДЕЛЯ ФАРАНГА

Бангкок – город, в котором стоит пожить. Да, это удручающий мегаполис, на первый взгляд. Но он же – яркий, вкусный, дешевый, лиричный, экзотичный Великий Город. Он способен и свести с ума и зарядить здравым смыслом, и шокировать и умиротворить. Вооружившись ноутбуком и камерой, сложную механику здешнего существования постигала **Надежда Максимова**.

Город можно любить так же, как человека, – не благодаря, а вопреки: не столько за совокупность достоинств, сколько за сложную смесь свойств, присущую именно ему. Именно так тайцы обожают свой Город ангелов. Попробуйте и вы выйти с Великим Городом один на один, без посредников. Высадившись из самолета, большинство наших туристов, отдуваясь, устремляются к кондиционированным автобусам, чтобы поскорее предаться опеке турсервиса. А мы поступим наоборот.

Каосан-роуд – пешеходная зона. Фаранги (белые иностранные туристы) преобладают в толчее этой улицы. Для многих русских туристов стало открытием, что сюда можно приехать по земле и путешествовать самостоятельно. Кстати, многие искренне полагают, что Таиланд – это остров.

Спокойный и чистый по утрам, веселый и музыкальный по ночам, район Каосан, конечно, не для солидных людей, которые сторонятся лишних контактов и готовы отваливать турфирмам немалые деньги за пассивный отдых. А для тех, кого не прельщает гламурный туризм, кто приехал ради активного и достоверного знакомства со страной, – место что надо. Номер в отеле тут может стоить от 100 до 1000 батов (сейчас бат почти равен рублю, так что, научившись ориентироваться в ценах и сравнивая их, например, с московскими, вы быстро убедитесь, насколько дешевле жизнь этого мегаполиса по сравнению с жизнью нашего). В среднем сносное жилье на Каосане обходится иностранцу в 150–300 батов, разница в 100–200 батов обусловлена наличием кондиционера.

Что бы вы ни искали, на Каосане это есть! Каосан – отдельный мир в Бангкоке, со своей особой жизнью. Давайте совершим путешествие по Бангкоку – скажем, у вас в запасе неделя.

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ: АРЕНДА МАШИНЫ

Проехать на машине 12-миллионный Бангкок из конца в конец сложнее, чем Москву. Движение левостороннее, очень плотное. Но если вы азартный и опытный водитель, то попробуйте взять автомобиль в аренду... на сутки. Этого хватит. Вскоре вы живо пересядете на городской транспорт, как и многие жители Бангкока: они-то давно убедились, что так быстрее! А пока что входите в любую дверь с надписью *RENT A CAR* и выбирайте. Машины, как правило, хорошие, с чистым салоном, кондиционером и «музыкой», цены вполне гуманные. Заплатите за сутки от 25 до 40 долларов – и вперед, к кипению адреналина!

Основные препятствия на дороге – пешеходы: они так и шныряют среди потока машин, пересекая дорогу, где и когда вздумается. Тайцы за рулем, тем не менее, совершенно спокойны. Привыкайте постоянно оглядываться по сторонам, улыбаться обгоняющим и обгоняемым и усваивайте: главное в жизни – не правила, а человеческое отношение. Зазеваетесь – затрут, конечно. Но затрут так же вежливо и с улыбкой, как и пропустят, если убедительно продемонстрируете свое преимущество. Никто не будет высовываться из окон и орать вслед неприличные слова. Повышать голос вообще не принято – это следует твердо усвоить. А к вечеру вы поймете, что доза выработанного за день адреналина и эффективность перемещения по городу обратно пропорциональны.

ДЕНЬ ВТОРОЙ: АРЕНДА БАЙКА

Сдав машину и вернувшись в отель, вы бесповоротно решаете назавтра покататься по городу на мотоцикле, то есть оказаться в числе тех, кто обгоняет всех.

Найти дверь с надписью *RENT A BIKE* еще проще, чем автомобильную контору. Цена зависит от модели мотоцикла и срока аренды – обычно около 200 батов в день, при договоре на три дня и более стоимость снижается до 130–150 батов в день. Лучше всего взять мотобайк с автоматической коробкой передач: такой заводится кнопкой на руле и при вождении не требует дергать рычаг ногой.

Конечно, в седле мотоцикла знакомство с городом станет более эффективным. Чтобы не заблудиться, не стесняйтесь просить о помощи полицейских и местных жителей. Те и другие доброжелательны, к ним можно обратиться с любым вопросом. Все проблемы решаются без шума, не спеша и с улыбками. Или... не решаются! Имейте в виду, что по тайским неписаным правилам в любых уличных разборках виноватым неизменно оказывается фаранг, а не таец.

ДЕНЬ ТРЕТИЙ: СЕАНС РЕФЛЕКСИИ

Не удивительно, если сегодня захочется побыть пешеходом. Поняв, сколь утомительна пешая прогулка по главным улицам, начнете искать на карте зеленые пятна. Самое большое – парк Лумпини. Стадионы, спортплощадки, гольф-клуб на его территории – всё под пологом густой зелени; сюда не доносится шум города, и даже для смога этот зеленый оазис – надежная преграда. Пруд в центре парка густо покрыт лотосами, по водной глади скользят лебеди, на склонах вокруг пруда и на газонах меж огромными деревьями – чистая густая трава. А по дорожкам чинно разъезжают тайцы на прогулочных велосипедах исключительно розового цвета.

Еще один вид паркового транспорта: многотонный красавец под красным балдахином мерно вышагивает по плитам тротуара. Ах, вы еще не катались на слоне? Вот симпатичные гиганты толкутся под навесом, непрестанно что-то жуя, а трогательные слонята увиваются вокруг мамаш. Щелкают камеры, туристы покупают корм, к которому мгновенно протягивается несколько хоботов. Люди усаживаются на скамейки, укрепленные на спинах священных животных, и погонщики трогают с места, поковыривая у слона за ушами стеком с металлическим наконечником. Из России? Погонщик на чистом русском заводит грустную тайскую песню: «Ой, мороз, мороз, не морозь меня! Не морозь меня, моего слона!»...

Над кронами деревьев вознесся небоскреб, половина высоты которого, этажей сорок, укрыто портретом короля. Пора вспомнить, что



Тайский автобус – это всегда шедевр декора.

Моторикшами постоянно пользуются не только гости, но и местные жители.

В электричках предусмотрены бесплатные вагоны... для монахов!

У тайцев не только свой алфавит, но и собственные цифры. Изучить их нетрудно, например, по циферблатам часов на улицах и станциях метро.

Туристско-парковый транспорт: парковка слонов.

Главные улицы заполнены до отказа, но сразу заметно, что водители весьма дисциплинированные.

Королевство Таиланд – коллекция мировых рекордов. У его короля самое длинное в мире имя, он же рекордсмен по длительности пребывания на престоле. Столица Таиланда на тайском языке имеет самое длинное в мире название, а в ее центре построен самый высокий в мире отель – небоскреб Байок-Скай. Кстати, Бангкоку нет равных и по концентрации высоток. Здесь же начинается очень длинная улица – Суккумвит, что тянется до самой Паттайи: она сохраняет название и последовательность нумерации строений на протяжении 150 км.

ДЕНЬ ЧЕТВЕРТЫЙ: ПРЕВРАЩЕНИЕ В ПАССАЖИРА

Городской транспорт в Бангкоке существует с конца XIX века: тогда в городе появилась конка. Чуть позже был пущен трамвай, бороздивший улицы около 70 лет. В 1968 году последняя линия рельсов канула в небытие. Троллейбусов здесь не было никогда.

Такси так дешево, что, если даже кататься на нем весь день, вряд ли это выйдет дороже, чем суточная аренда автомобиля. Заранее попросите персонал отеля написать по-тайски название места, куда направляетесь, покажите таксисту адрес и потребуйте включить счетчик. Чаевые составляют 5–10% «натикавшей» суммы (чем меньше на счетчике, тем выше доля чаевых).

Автобусных маршрутов более четырехсот, они работают с пяти утра до одиннадцати вечера, а интервалы движения на основных направлениях – 10–15 минут. Автобусы – нескольких категорий: обычные, повышенной комфортности с кондиционером, мини- и микробусы на маршрутах с низким пассажиропотоком. Самые дешевые легко распознать: в окнах нет стекол, а только металлическая решетка или перегородка. Видок пролетарский! Если окна остеклены, внутри кондиционированная прохлада. Диапазон цен на автобусные билеты – от 5 до 30 батов, в зависимости от дальности поездки.

ДЕНЬ ПЯТЫЙ: НЕМНОГО ЭКЗОТИКИ

Еще есть непривычные такси: мотороллеры (тук-туки) и мототакси – просто мотоциклы, на которых можно прорваться через хаос городского потока к нужному месту. Мототаксисты облачены в ярко-красные или оранжевые жилеты с надписью и номером на спине. Вам вручают шлем, сажают позади водителя – и держитесь!

Известен случай с тайской принцессой, дочерью короля. Опаздывая на светский раут, любимица нации со своим шофером томилась в одной из пробок в центре города, и положение казалось безнадежным. Что делать? Решительная девушка покинула автомобиль и пересела к бойкому байкеру прямо в вечернем туалете! На прием она не опоздала, а отважный наездник стал народным героем.

Трехколесное такси тук-тук – повозка с трещащим мотоциклетным мотором и нарядным кузовком с лавочками – вызывает восторг у «необъезженных» туристов. Больше двух фарангов европейской комплекции туда не влезает. И с мототаксистом, и с водителем тук-тука нужно договариваться о цене заранее и, разумеется, торговаться. Напустите на себя бывалый вид и спокойно, с улыбкой называйте реальную цену: от 10 батов (вдоль по переулку из конца в конец) до полусотни (по сложному и дальнему маршруту).

ДЕНЬ ШЕСТОЙ: ОСВОЕНИЕ МЕТРО

Метро Бангкока (BTS, или Skytrain) обеспечивает безопасное, недорогое и удобное передвижение в популярных районах города. На станциях чисто, людей немного даже в часы пик. На «небесном поезде» (так переводится Skytrain) никогда не наблюдается такой давки, как в московском метро. Здесь, напротив, это лучший способ избежать сутолоки, пробок и выхлопа от машин – словом, отдохнуть. Метро проложено только в центре города, но на нем можно добраться до большинства основных достопримечательностей. В отличие от любой европейской столицы, здесь поездка на «небесном поезде» – удовольствие недорогое.

Skytrain – монорельсовая система с автоматическим управлением. «Небесным» этот способ перемещения называется потому, что вы в сверкающем разноцветном вагоне летите над городом. На станции BTS нужно не спускаться, а подниматься – на высоту четырех-пяти этажей, а потом по дуге подниматься еще выше, до уровня девятого этажа. Под вами проносятся улицы города, забитые транспортом, вы обозреваете впечатляющие панорамы деловых районов, густо утыканных небоскребами. В вагонах свежо и прохладно, жужжат кондиционеры – стало быть, в жару и духоту убиваете двух зайцев: достигаете цели, а попутно освежаетесь и отдыхаете. При желании можно убить и третьего зайца: исследовать город сверху.

Кроме Skytrain, в Бангкоке есть и более привычное нам подземное метро (MRT). Оно построено в 2004 году, станции отличает современный дизайн под стать наземному хай-теку. В подземке всего одна ветка, огибающая столицу полукольцом. Здесь также действует зональная система оплаты проезда, а чтобы неопытные пассажиры не запутались, используются не карточки, а жетоны.

ДЕНЬ СЕДЬМОЙ: ВОСТОЧНАЯ ВЕНЕЦИЯ

Бангкок стоит на большой реке Чаопрайя, в ее разветвленном устье. Сложная система каналов-клонгов, соединяющих естественные русла речной дельты, дала городу еще одно имя – Восточная Венеция. По реке ходят лодки-маршрутки, это тоже городской транспорт. Причем, наряду с мотоциклами, самый быстрый. Экспресс-боты остаются привлекательной альтернативой наземному транспорту и потому, что ходят часто и регулярно (интервал в среднем пять минут), и благодаря своей дешевизне: стоимость проезда на них ниже автобусной.

Курсируют лодки-маршрутки с семи утра до семи вечера, за 100 батов можно купить проездной и кататься хоть весь день. Существует также извоз в режиме такси. Для этого используют в основном так называемые длиннохвостки. Они деревянные, узкие, снабжены мотором – как правило, дизельным автомобильным двигателем – и гребным винтом, прикрепленным к длинной консоли-хвосту. Кормчий такой лодки маневрирует, поворачивая рычагом всю конструкцию.

ПРОЩАНИЕ

Немыслимо покинуть Таиланд, не забравшись на верх небоскреба Байок-Скай. Купив билет, сначала заезжают на скоростном лифте на 77-й этаж, где расположен музей. Здесь в макетах и фотографиях представлена история Бангкока и отдельно – история строительства этого великолепного здания. Продолжаете путь до 83-го этажа – здесь обзорная площадка, которая медленно вращается; время пребывания на ней не ограничено. Панорама Бангкока с его фантастическими развязками, многоярусными эстакадами, лесом небоскребов и колоссальным потоком машин, с извилистой лентой реки, усеянной множеством лодок, – зрелище потрясающее и днем, и вечером. Столица тайского королевства трудится вовсю, чтобы каждый вовремя попал туда, куда ему надо: школьник – на уроки, влюбленный – на свидание, голодный – в ресторан, принцесса – на раут, клерк – в офис, а турист – куда его душа пожелает! ЗР



Самому популярному транспортному средству – тук-туку – в ботаническом саду возведен монумент из цветочных горшков.

Праздничный велосипедист.

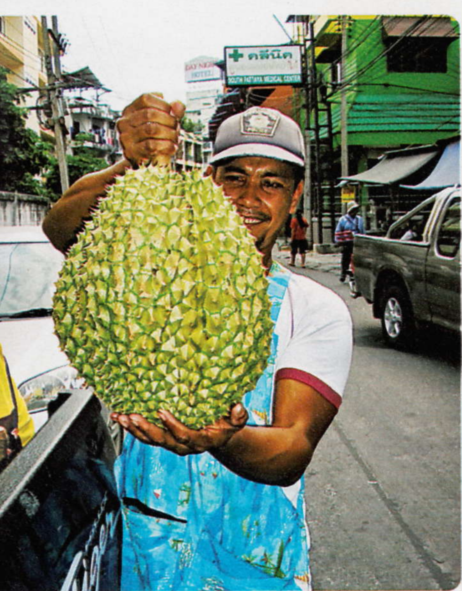


Три в одном: загрузил постирушку, заглянул в Интернет, получил релакс у массажистки!

Дуриан-гигант.

Полет по столичной магистрали.

Лодки-маршрутки регулярно курсируют по реке Чаопрайя и многочисленным каналам.



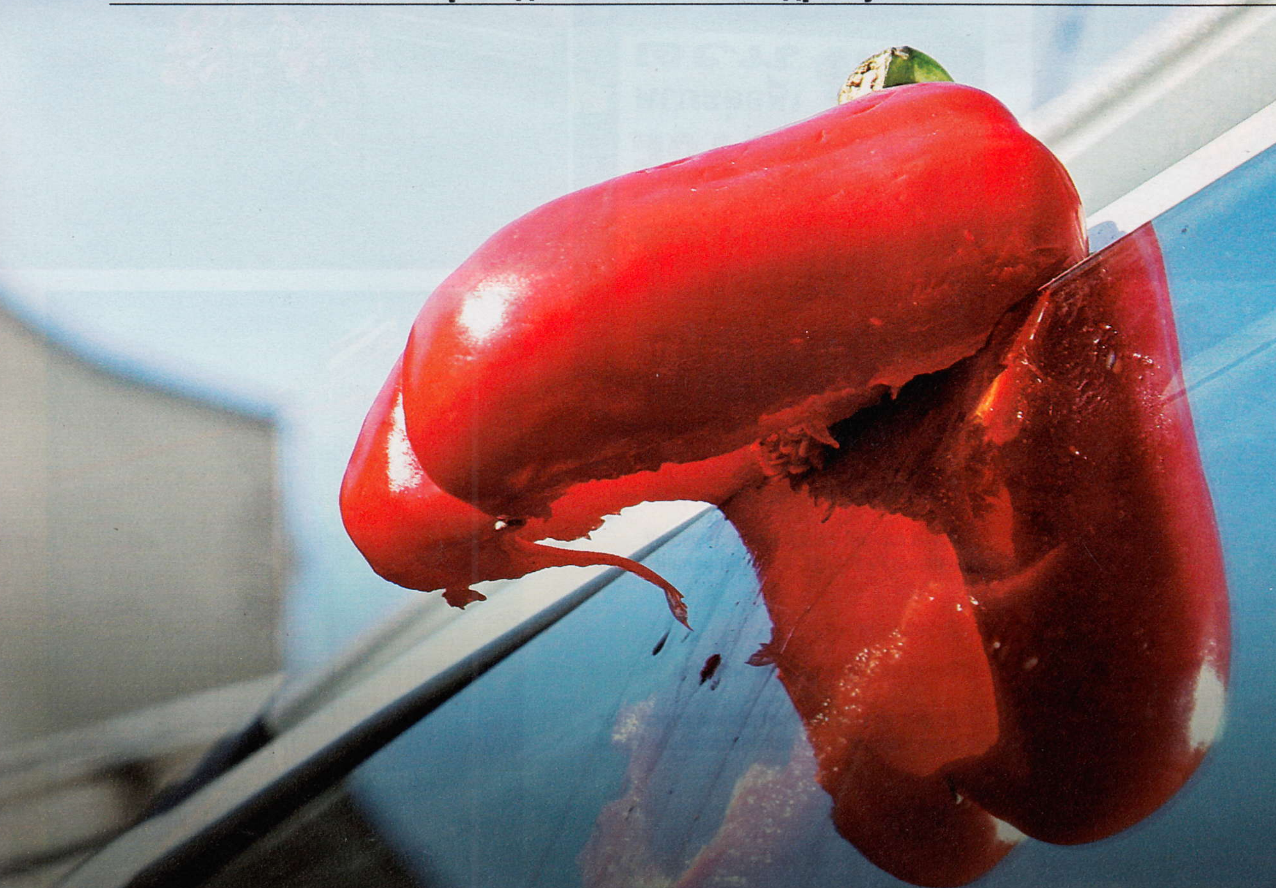
Смена королевского караула – уступите дорогу!





СЕКИР-БАШКА

В вашей машине есть задние электростеклоподъемники? Вот и славно. А умеют ли ими пользоваться пассажиры, особенно малолетние? Не ровен час, быть беде. Как ее избежать, знает **Максим Приходько**. Фото **Александра Кульнева**.



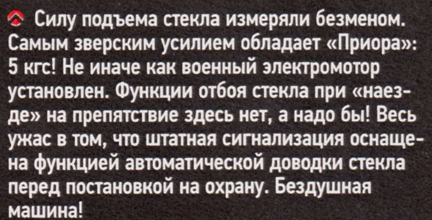
Знаете, что такое прогресс? Это когда в нужное время в нужном месте. Особенно если во благо. А если нет? Едете вы, скажем, по родной дачной местности. Рано утром. Из встречных только ленивый Тузик местной почтальонши. Вы на кнопочку эдак небрежно надавили, она вам ж-жи-ик – стекло опустила. И весь озон мира самотеком в вашу малолитражку. И хорошо-то как, пока дети не завопили: холодно! И вообще, выезжать из дома в пять утра – это ужас.

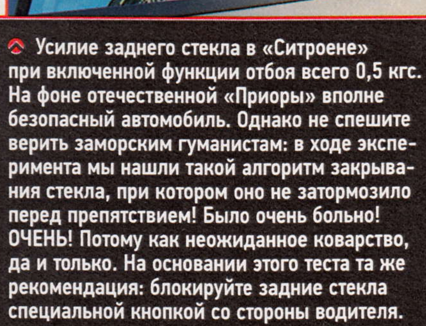
Или наоборот. Зимой дело было, проспали вы, а начальник – садюга. А доставить чадо в детсад – это ваш долг. Супружеский. Яблоко вместо завтрака, прыг в машину – и в дорогу. А в пробке ребеночек яблочком закусит. Огрызок по морской традиции за борт. Вы – на кнопку, а стекло за ночь примерзло! Электромотор не знал. Дернул, как вам зуб в третьем классе, без наркоза. А с приоткрытым окном как машину бросать?

Или вот еще прогресс: стекла сами закрываются – и только потом машина на охрану. Удобно! А вы в ларек, ненадолго. А Трезор тещин весь задний диван занимает. И ведет себя так же. Лапы свесил, как вы локоть за борт, когда за рулем. Вы по инерции кнопку на брелоке – жмак! По команде стекло вверх – а-ап! Тузик орет! Вокруг вдруг одни собаководы! Девиз митинга: «А если бы он вез патроны?!». В смысле – детей.

Выходит, без научных опытов (я про электростеклоподъемники) – никуда. Мы за вас смоделировали ситуацию и проверили все на себе. Не скрою, временами было больно, так что не ждите стандартной приписки «ни одно живое существо не пострадало». Зато с прогрессом разобрались по полной. И с нашим, и с зарубежным («Лада-Приора» и «Ситроен-С5»). Главный вывод: всегда инструктируйте задних пассажиров о том, что баловаться электростеклами нельзя! Помните, что кнопка блокировки задних электростекол должна быть включена! Собираясь тронуться, обязательно проверьте ее, а уж потом отправляйтесь в путь. Подробности нашего эксперимента – на фото. ЗР







Силу подъема стекла измеряли безменом. Самым зверским усилием обладает «Приора»: 5 кгс! Не иначе как военный электромотор установлен. Функции отбоя стекла при «наезде» на препятствие здесь нет, а надо бы! Весь ужас в том, что штатная сигнализация оснащена функцией автоматической доводки стекла перед постановкой на охрану. Бездушная машина!

Искушать судьбу не стали и проверяли силу задних стекол зелеными яблоками сорта «Симиренко», бананами и болгарским перцем. Стекло «Приоры» разрубило твердое яблоко со второй попытки! Мы и охнуть не успели, как фрукт треснул пополам и тягучая струйка сока покатилась по стеклу. Такая же участь постигла перец. Красивый и крупный, он в мгновение ока был разрублен «стеклорезом» из Тольятти. Как говорится, Хичкок нервно курит в сторонке.

Усилие заднего стекла в «Ситроене» при включенной функции отбоя всего 0,5 кгс. На фоне отечественной «Приоры» вполне безопасный автомобиль. Однако не спешите верить заморским гуманистам: в ходе эксперимента мы нашли такой алгоритм закрывания стекла, при котором оно не затормозило перед препятствием! Было очень больно! ОЧЕНЬ! Потому как неожиданное коварство, да и только. На основании этого теста та же рекомендация: блокируйте задние стекла специальной кнопкой со стороны водителя.

На очереди бананы. Некоторые говорили перед этим испытанием, что уж банан-то стеклу будет не по зубам. Отечественная техника порази... то есть порезала заморский фрукт с первой попытки! Нет, уж лучше в задние двери ставить механические стеклоподъемники. Страшно представить, что будет, если это стекло «наедет» на руку.

РУКУ НА ОТСЕЧЕНИЕ

Электрифицированное стекло – штука травмоопасная. Не дверь, конечно, но прищемить может изрядно. Чтобы минимизировать последствия неосторожного обращения, на современных авто предусмотрена защита: почувствовав препятствие, стекло немедленно отходит назад. Увы, работает это не всегда. Зимой, когда наледь в проеме мешает полному закрытию, функция отключается. Воспроизвести нужный алгоритм можно случайно или сознательно, причем с одинаковой легкостью (читайте инструкцию к автомобилю!). А вот владельцам «приор» голову можно не забивать – там подобное устройство... просто отсутствует! Впечатления от встречи с движущимся стеклом приводим ниже (в авторском ощущении).

1–3 кг. Вполне терпимо. Чувство такое, словно манжета тонометра стягивает руку перед измерением давления.

3–4 кг. Я не культурист, поэтому такая «тяга» уже заметно ощущается. На руке остался небольшой след от стекла. Неприятно.

4–6 кг. Да сколько можно надо мной издеваться?! Ну!.. Я!.. на!.. Короче, ОЧЕНЬ больно! Очень, уж поверьте на слово. Руку прихватило будь здоров! На коже отчетливый след от стекла.



Боковые стекла «Ситроена» самые прогрессивные, особенно задние. Чуть что, сдают назад. Проверено на собственной руке – левой, на всякий случай. Нарезать фруктовый салат при помощи С5 и вовсе не получится. Ни яблоко, ни банан, ни перец не попортили, плоды получили лишь небольшие вмятинки.





ШЕСТИЦИЛИНДРОВАЯ АМЕРИКА

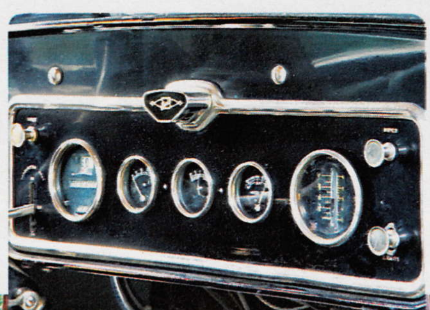
Дерево в автомобилях не считали престижным, вполне хватало механических тормозов, а прогрессивный четырехлитровый мотор развивал внушительные 74 л.с. В эпоху Великой депрессии укатил на «Бьюике» **Сергей Канунников.**
Фотокамерой руководил **Георгий Садков**.

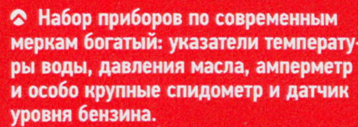
В 1929-м в США было уже 377 зданий выше 21 этажа. Внушительный, а для старушки Европы просто фантастический показатель. Но американская мечта рисовалась, как правило, не пентхаузом в каменных джунглях, а пусть и небольшим, но отдельным домиком в тихом пригороде. На фоне такого часто фотографировались всей семьей: немного располневшая, но жизнерадостная хозяйка, веселые, смышленые, с прилизанными по такому случаю головами детишки, хозяин дома в новом пиджаке – и свежий, блестящий никелем на солнце «Бьюик». Вполне приличный, просторный, не самый дешевый, но все же доступный трудолюбивому американцу автомобиль. Средний класс для среднего класса.

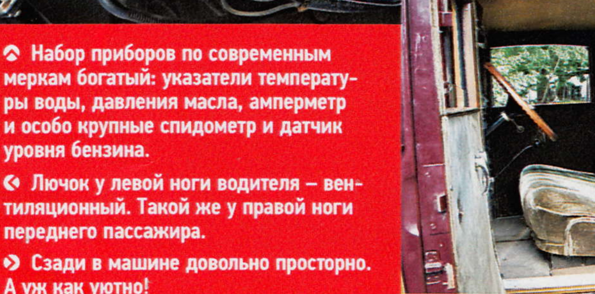
К СЕРЕБРЯНОЙ СВАДЬБЕ

За год до рождения этого пятиместного седана серии 116, в 1928-м, компания «Бьюик» начала пышные торжества по случаю серебряной годовщины союза с покупателями: фирму основали в 1903-м. В 1929-м торжества продолжили юбилейными машинами (первый автомобиль построили-то в 1904-м). Их, в частности, отличала измененная эмблема с дополнительным декором. А четырехдверному седану фирмы «Фишер» (крупнейший в те годы производитель кузовов) придали к тому же несколько иную форму – округлили бока.

Юбилейные «бьюики» появились в далеко не лучший для американской экономики год. Первые признаки спада стали очевидны уже в августе. А 24 октября, в знаменитый «черный четверг», на биржах рухнули акции... В тот день еще никто не осознавал, что на следующей неделе будут «черные» понедельник и вторник, а потом темные еще несколько лет. Невеселую картину дополняли гангстерские войны, сухой закон, падение производства и колоссальный рост безработицы.



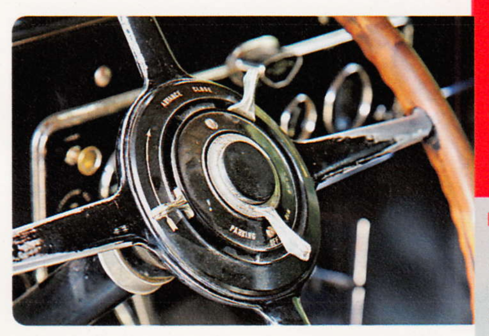




Набор приборов по современным меркам богатый: указатели температуры воды, давления масла, амперметр и особо крупные спидометр и датчик уровня бензина.

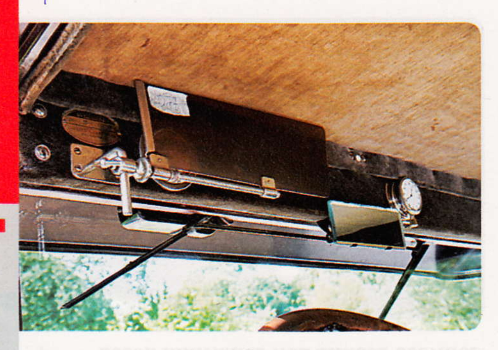
Лючок у левой ноги водителя – вентиляционный. Такой же у правой ноги переднего пассажира.

Сзади в машине довольно просторно. А уж как уютно!



На руле управление опережением зажигания и (по тогдашней американской традиции) наружным освещением.

Каждая деталь сделана основательно, на века. В машине есть даже часы. Работают!



Но этому «Бьюику» повезло. Его не продырявили лихие американские джентльмены удачи, не разбили убегающие от полиции бутлегеры, не заездил в поисках хоть какой-то работы вмиг обнищавший отец еще вчера благополучного семейства. Машина ушла на экспорт в Европу, где числилась уже не обыкновенной массовой, а вполне солидной и даже престижной. Кстати, «бьюики» к тому времени продавали во многих странах, а в 1929-м открыли представительство даже в Шанхае. В Старом Свете, конечно, тоже жилось не очень сладко. Но американский автомобиль в Европе – признак респектабельности. Тот, кто купил его в 1929-м, вероятно, был уверен в своем будущем.

АМЕРИКАНСКИЙ ДЕДУШКА

По системе того времени «бьюики» обозначали четырехзначными индексами, где первые две цифры – модельный год, последние – тип кузова. «Бьюик» серии 29-27 – четырехдверный пятиместный седан 1929 года. Существовала также экспортная версия с кузовом 27х. В том году строили автомобили трех серий: 116, 121 и 129. Эти числа обозначали округленную колесную базу. То есть 116-е автомобили имели базу 115¾ дюйма – примерно 2940 мм. Рядный шестицилиндровый мотор при 2800 об/мин развивал 74 л.с. Коробка передач трехступенчатая, механические тормоза на все колеса. Кузова поставляла в основном фирма «Фишер».

В 1929-м компания построила почти 188 000 автомобилей. Серия 116 была самой массовой – 90 626 экземпляров, в том числе 44 345 таких четырехдверных седанов для американского рынка и 3262 – экспортных.

ПЕРЕХОДНЫЙ ВОЗРАСТ

Двигатель работает негромко, но басовито. Кузов покачивается на длинных рессорах, поскрипывает деревянными деталями. Их в изделии самой крупной в то время американской кузовной фирмы «Фишер» – двадцать три. Каркас обшит стальными листами. Даже колеса у «Бьюика» еще разборные – с деревянными спицами и стальным ободом.

Модель 29-27, вообще-то, переходная: одна из последних американских машин с механическими, причем наружными, ленточными тормозами. Учитывая ритмы того времени, работают они пристойно. Хотя, конечно, надо не забывать давать машине запас по времени и расстоянию. Хуже всего

Даже указатели поворотов в 1929-м уже были. Механические, правда, зато очень выразительные.



Все на благо среднего американца, вплоть до подставки для ног задних пассажиров.

Колеса с деревянными спицами скоро сменят куда более технологичные – стальные. Бампер с тремя планками – признак юбилейных «бьюиков».

Между запасной шиной на стальном ободе и кузовом – чемоданообразный багажник.



тормоза держат при движении назад, поэтому, остановившись на горке, лучше затянуть ручник, действующий, разумеется, на трансмиссию.

«Шестерка» «Бьюика» – прогрессивная, верхнеклапанная. Но сцепление многодисковое, а коробка передач без синхронизаторов. Мотор тянет вполне прилично. На третьей легко едет уже с 40 км/ч до примерно семидесяти. Нет, «Бьюик» готов, хотя и не очень охотно, разгоняться и дальше, но узкие шины, зависимые подвески и отстраненное рулевое управление делают такую поездку напряженной и неприятной. Все-таки эта машина для другого ритма жизни. Разгоняйся – несуетливо, тормози – с достоинством.

Неспешно, но с душой выжал тугое сцепление, вытолкнул вторую, отпустил и вновь нажал сцепление – аккуратненько включил третью. И, удовлетворенный проделанной работой, едешь себе, расслабившись на мягком диване, как писал в знаменитой энциклопедии американской жизни – романе «Вся королевская рать» Роберт Пенн Уоррен, «под вежливый шепот восьмидесятисильного верхнеклапанного»...

ВЕЧНЫЕ ЦЕННОСТИ

Представьте: этот «Бьюик» – современник Рузвельта и Маяковского! Марлен Дитрих еще не сыграла свою первую кинороль, а Сименон лишь начал создавать эпопею о Мегрэ. Наш «Бьюик» застал Великую депрессию и не сгинул на Второй мировой... А потом попал в добрые руки, благодаря которым ведет себя как молодой.

За окнами современный город, модные автомобили, суетливые пешеходы. Но время, отмеренное старыми, надежными часами, что на потолке над ветровым стеклом, движется будто с иной скоростью. С тех пор как «Бьюик» был юным, изменилось, конечно, очень многое. Хотя не всё. Скажем, тот же Роберт Уоррен писал, что для американцев рубежа 1930-х «запах бензина и горящих тормозных колодок и красный стоп-сигнал слаще мирры». Находятся чудаки, которые и сегодня не отказываются от подобных ценностей, особенно если речь о таком автомобиле, как этот «Бьюик». Небоскребов повыше тех, которыми козыряла Америка в 1929-м, ныне по всему миру не счесть, но жить большинство из нас по-прежнему хотело бы в домике за городом. Ну а «Бьюик» за эти годы сильно подорожал. **ЗР**

Редакция благодарит Гунара Дортанса за предоставленный автомобиль и помощь в организации съемки.

За рулем

№06 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 960-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин,
Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ
Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян,
Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский,
Сергей Клочков, Сергей Мишин,
Максим Сачков (зав. отд.), Юрий Тимкин,
Максим Гомянин
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.),
Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.),
Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин,
Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.),
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев,
Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник),
Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга
Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев,
Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев, Владимир Соловьев
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов,
Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин,
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 427 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати.
Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

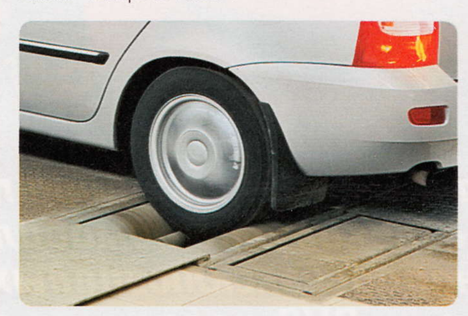


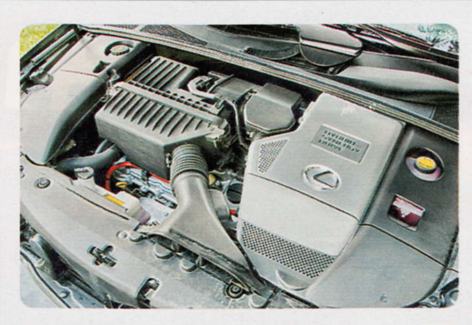
РАЗНОСТЬ ПОТЕНЦИАЛОВ

Мощный, быстрый, роскошный. И «Рейндж-Ровер Спорт», и «Порше-Кайен» обладают столь привлекательными качествами, причем каждый – в особом, неповторимом сочетании. В поле зрения экспертов ЗР попали также «Ниссан-Джук», «Сузуки-SX4», «Шкода-Йети» и «Ситроен-С4» нового поколения.

ДИСКИ ПО КРУГУ

«Ладу-Калина» теперь можно оснастить задними дисковыми тормозами взамен барабанных. Эффективность замены оценили наши испытатели. Также узнаете о модернизированном двигателе «Шевроле-Нива».





ГОДЫ ГИБРИДНЫЕ

«Лексус-RX 400h» стал первым гибридным автомобилем, официально представленным на российском рынке. Теперь мы расскажем, каких неприятностей можно ожидать от подержанного экземпляра.



СДЕЛАНО В РОССИИ

Этот адрес теперь имеют не только легковые «Рено», но и одноименные магистральные тягачи калужской сборки. Разумеется, они укомплектованы с учетом требований нашей страны.